Gift of the Panama Canal Museum

THE PANAMA CANAL
REVIEW
EN ESPAÑOL
PRIMAVERA 1975

99-1-289-1c

DAVID S. PARKER
Gobernador y Presidente

RICHARD L. HUNT
Vicegobernador

FRANK A. BALDWIN
Director de la Oficina de Información

THE PANAMA CANAL
REVIEW
Publicación Oficial del Canal de Panamá

JOSE TEOFILO TUÑON H.
Editor, Sección Española
WILLIE K. FRIAR
Editora, Sección Inglesa
Redactores:
VIC CANEL, FRANKLIN CASTRELLON,
FANNIE P. HERNANDEZ, DOLORES E. SUISMAN Y
PANDORA G. ALEMAN

Se permite la reproducción parcial o total. Se agradecerá dar crédito al Review.
Subscripciones: $1 al año, correo aéreo $2 al año; números atrasados, 50 centavos cada uno. Publicación semestral.
Giros Postales pagaderos a la Compañía del Canal de Panamá, al Apartado M, Balboa Heights, Z. del C.
Las Oficinas de Redacción están situadas en el Edificio de Administración, Balboa Heights, Z. del C.
Impreso en la Imprenta de La Boca, Zona del Canal.

Contenido

Tras la Ruta de Drake 3
El tránsito del "Golden Hinde" revive interés en los viajes del famoso marino.

Camisas Lujosas de Lejanos Países 9
Camisas y más camisas.

La Era del Acuario 13
Estos pescadores les dan aspirina y traen los peces vivos a casa.

Un Caballo en la Casa 19
Dar de comer a un hipocampo siempre es tarea delicada.

Mucho más que un Directorio 22
El directorio refleja los cambios en 50 años de historia canalera.

Rincón Culinario 26
Arroz en todas las formas.

Navegación 29

Natá 32
Histórica ciudad se adentra en la era industrial.

Créditos: Fotos por Don Goode (página 5 "Golden Hinde", página 11 operario de caseta de control), Kevin Jenkins (página 6), Mike Goode (página 11 baile panameño). Dibujo en página 4 por el Capitán Adrian Small.

Nuestra Portada

Fotografiar un galeón con las velas desplegadas puede parecer sencillo, pero obtener la fotografía del *Golden Hinde,* que aparece en la portada no fue tarea fácil.

Con el fin de captarlo navegando a toda vela, el fotógrafo lo siguió en una lancha, al partir de Balboa.

Tan pronto como el remolcador que había llevado al *Golden Hinde* por el Canal lo soltó, la tripulación se dedicó a izar las velas.

Pero el viento era débil y la apariencia del velamen no era la mejor. El Capitán Adrian Small decidió poner en marcha el pequeño motor para colocar la embarcación a favor del viento. Por supuesto que apenas lo hizo, el ambiente del siglo XVI desapareció en la nube de humo que emitió el escape.

Finalmente, después de muchos esfuerzos del capitán y la tripulación, la nave se colocó en la posición correcta, el viento hinchó las velas, se apagó el motor y el escenario quedó perfecto, pero sólo por un momento. El siglo 20 intervino nuevamente, cuando una avioneta empezó a maniobrar justo arriba del galeón.

Finalmente, se alejó la máquina, pero un aguacero tropical causó otra demora.

Cuando dejó de llover, el fotógrafo empezó a preocuparse, pues la nave se alejaba del Istmo viento en popa y pronto no quedaría ningún indicio a la vista de que la nave estaba en Panamá. Apresuradamente enfocó su cámara, sólo para ver varios botes a motor entre el *Golden Hinde* y su lancha. Después de muchos gritos y señales, los botes se retiraron y el fotógrafo pudo captar la vista que aparece en la portada, antes de que una amenazadora nube negra apareciera arriba de la embarcación.

La foto de la portada y todas las que aparecen en esta edición, salvo excepciones anotadas, fueron tomadas por Arthur L. Pollack.

Gift of the Panama Canal Museum

Tras la Ruta De Drake

El "Golden Hinde" anclado frente a Portobelo, en el área donde se cree que Drake fue sepultado. El galeón se detuvo también brevemente en Nombre de Dios.

Por Willie K. Friar

COMO UNA VISION ARRANCADA del Siglo XVI, un pequeño galeón se desliza serenamente con las velas extendidas entre los gigantescos y modernos barcos que esperan su turno para pasar por el Canal de Panamá.

Se trata del *Golden Hinde*, réplica de la embarcación en que el célebre marino inglés, Sir Francis Drake, realizó su histórico viaje de circunnavegación.

Ya que el nombre y las hazañas de Drake están íntimamente ligadas a la historia del Istmo, la visita del *Golden Hinde*, desde el primer momento de su llegada a Portobelo en diciembre de 1974, hasta que prosiguió su viaje después de transitar por el Canal, despertó vivo interés.

Drake, cuyas victorias e intrépidas incursiones contra los españoles en el Camino de Cruces figuran entre los más interesantes capítulos de la historia, encontró la muerte, según se cree, cerca de la costa de Portobelo. A través de los años ha perdurado el interés por encontrar el sarcófago de plomo en que, según la leyenda, fue sepultado en el mar. Una de las islas vecinas a Portobelo lleva el nombre de Drake.

Fue en el Istmo de Panamá que Drake, después de ver los dos océanos desde lo alto de un árbol, se arrodilló para pedir al Todopoderoso que le concediera "vida y fuerza para navegar por el Mar del Sur en un barco inglés", deseo que vio culminado cuando logró viajar alrededor del mundo en el *Golden Hinde*.

En su viaje de 1577, Drake navegó en el *Golden Hinde* a través del traicionero Estrecho de Magallanes hostigando a los barcos españoles a lo largo de las costas de Chile y Perú, antes de llegar a California. La réplica de su barco, en su viaje desde Inglaterra, donde fue construída, a San Francisco, donde será puesta en exhibición permanente, tomó la ruta más corta, pasando por el Canal de Panamá. A los aseguradores de la nave, que está avaluada en $1 millón, les entusiasmaba poco que se aventurara a cruzar el peligroso Estrecho de Magallanes.

El barco será llevado al Muelle del Pescador (Fisherman's Wharf) en San Francisco, para conmemorar el viaje de Drake y su llegada a la costa occidental del continente norteamericano en 1579.

La réplica del *Golden Hinde* fue diseñada por el arquitecto naval californiano Chris Norgaard contratado por un consorcio de hombres de empresa de San Francisco entre quienes figuran Albert D. Elledge, presidente de una compañía de remolcadores y lanchas de turismo, y Art Blum, propietario de una firma de relaciones públicas.

La idea de construir una réplica del *Golden Hinde* para la ciudad de San Francisco se le ocurrió a Art Blum hace 10 años. Los diseños preliminares fueron hechos 5 años más tarde, después de exhaustivos estudios e investigación. Aunque en la prensa se le ha llamado "réplica exacta", la realidad es que poco se sabe del *Golden Hinde* original y nadie sabe a ciencia cierta cuan fiel es la reproducción.

Después de estudiar cuanto documento histórico pudo encontrar incluyendo manuscritos alusivos a Drake y su barco, así como pinturas y dibujos de esa época, Norgaard llegó a la conclusión de que el *Golden Hinde* era un ejemplo clásico de los buques de guerra construídos a mediados del Siglo XVI. Nadie sabe dónde fue construído el original, pero el galeón bien pudo haber sido tomado como botín por el corsario John Hawkins, tío de Drake, en una de sus expediciones.

Norgaard se guió en gran parte por los escritos de Nuño da Silva, piloto portugués que fue capturado por Drake y quien más tarde pasó a ser navegante del marino inglés. Es evidente que Da Silva tenía muy buena opinión del barco, pues escribió: "La Capitana (buque insignia) es sólida y fuerte. El casco tiene forros muy bien acabados. Está lista para el combate, es embarcación de estilo francés, bien aparejada y dotada de muy buenos palos, jarcias y velas dobles. Navega bien y responde bien al timón . . . No hace agua ni cabecea violentamente cuando navega con viento en popa, pero en mar gruesa bambolea y toma no poca agua. . . ."

Es curioso notar que el nuevo *Golden Hinde* tuvo el mismo problema, según un apunte hecho en el libro de bitácora poco después de haber zarpado de Inglaterra: "Hemos tenido que soportar fastidiosas vías de agua en proa y popa, pero sólo se notan cuando la nave navega en mar gruesa".

Ya que no existen detalles ni planos del buque original, Norgaard se guió en su diseño por la fórmula que seguían los

La réplica se construyó para conmemorar el viaje de Drake, que incluyó una escala en la Costa Oeste de Estados Unidos en 1579

constructores de barcos en el Siglo XVI, que consistía en mantener cierta correlación entre el largo, el ancho y la altura de la nave. Matthew Baker, carpintero naval que trabajó algunos años después de la fecha en que se cree fue construído el *Golden Hinde,* explicó la fórmula en un singular manuscrito que aún reposa en la biblioteca Pepys de la Universidad de Magdalena en Cambridge, Inglaterra y que traducida al castellano, reza así:

Proporciones de los Buques

El ancho es arbitrario, mas el alto nunca será mayor de la mitad ni menos de la tercera parte del ancho. . . .
La longitud jamás será menor del doble ni mayor del triple del ancho.

Las proporciones del *Golden Hinde* fueron determinadas hasta cierto punto por las dimensiones del muelle en Deptford, Inglaterra, donde estuvo amarrada la nave original durante casi un siglo y hasta quedar totalmente deteriorada. La Reina Isabel I mandó construir una muralla de ladrillos en derredor de la nave, a fin de protegerla como reliquia histórica.

Hasta se llegó a proponer a la sazón que la nave fuese elevada hasta lo alto de la torre de la vieja catedral de San Pablo y preservada allí "como recuerdo y tesoro del pueblo inglés".

También se dice que por un tiempo la nave fue usada como restaurante y el célebre diarista inglés Samuel Pepys escribió sobre una visita que hizo a la embarcación en 1662, mencionando que las vigas del barco se estaban deteriorando. Fue en esa época que se tomó la decisión de desmantelar la nave. Las únicas reliquias que aún perduran son una silla de roble hecha de las vigas del barco, que se encuentra en la Biblioteca Bodleian de Oxford, y una mesa que está en exhibición en el Middle Temple de Londres.

Basándose en las dimensiones del muelle de Deptford, Norgaard calculó que el *Golden Hinde* medía 23 metros en la línea de flotación; 31 metros de largo (sin contar el bauprés); 6 metros de manga en su punto más ancho y 4 metros de calado máximo. El palo mayor, calcula, tenía una altura de 24 metros, el palo trinquete 22 metros y la mesana 11 metros. La réplica tiene 386 metros cuadrados de lona y desplaza 290 toneladas.

En la construcción de la nueva versión del *Golden Hinde* se tomaron en cuenta numerosos detalles que le prestan autenticidad. Cuenta, por ejemplo, con 14 cañones largos, lo cual era típico en esa época. Cada emplazamiento está dotado de sus correspondientes elementos de alimentación y carga. La nave tiene además faroles, estantes para armas de fuego, barriles de pólvora, útiles de cocina y herramientas al estilo de aquella época.

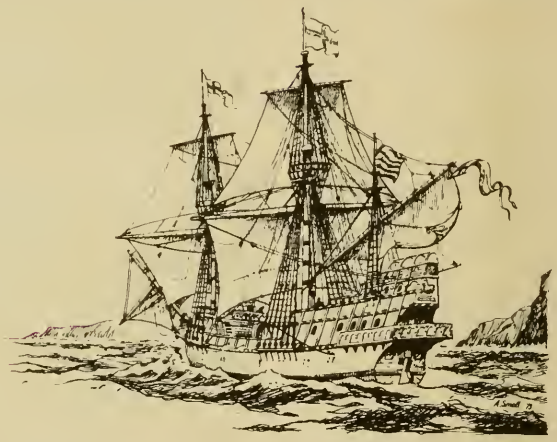
Bajo la cubierta de popa está el camarote de Drake, donde tuvo como "huésped" frente a la costa del Perú a Don Juan de Antón, Capitán del buque español *Nuestra Señora de la Concepción,* nave que la tripulación apodó *Cacafuego.* Drake colmó al Capitán español de atenciones durante 3 días, manteniéndolo prisionero a bordo del *Golden Hinde,* mientras sus marinos trasladaban una considerable fortuna en oro, plata y joyas del barco español a la bodega del *Golden Hinde.* Cuando Drake puso en libertad a su prisionero, le obsequió un corselete dorado y un sirviente, proporcionándole además un salvoconducto por si se encontraba con otro barco inglés.

El camarote de Drake es el lugar más incómodo de la nave cuando la mar está picada. Debajo de él se encuentra el salón principal, dotado de una mesa de roble magníficamente labrada con capacidad para 10 personas. Ya que la historia indica que el mobiliario del barco era el más fino de la época, para la réplica del *Golden Hinde* se ordenaron reproducciones labradas a mano por los más cotizados artesanos.

Drake acostumbraba pasar muchas horas en la cubierta del alcázar pintando en compañía de su joven sobrino, John Drake. En la cubierta principal, donde tuvo lugar la ceremonia en que la Reina Isabel I otorgó a Drake el título de Caballero, hay un crucifijo y un tonel de ron. En el castillo de proa hay dos pequeños cañones.

El mascarón de proa representa una cierva (hind en inglés, o hinde, como se escribía antiguamente). En la popa, sobre el codaste lleva la figura labrada de un león dorado.

Una vez que el diseñador completó sus planos, comenzó el proceso de buscar quien construyera la nave. Los dueños acordaron por fin contratar para el trabajo a J. Hinks e Hijos, de Appledore, North Devon, Inglaterra.



Recientemente, Hinks había construído una réplica del *Nonsuch,* el buque de la Hudson's Bay Co., que actualmente se encuentra en exhibición en un museo de Canadá. La familia Hinks viene construyendo veleros de madera desde 1844, empleando en su astillero las mismas técnicas usadas por constructores de barcos de madera desde hace siglos.

Usaron antiguas herramientas de mano tales como escoplos, barrenos y azuelas, aunque en ciertas partes estructurales se valieron de sierras y modernas herramientas eléctricas.

Cuando llegó el momento de aparejar la nave, Hinks recurrió a dos expertos aparejadores ya jubilados. El trabajo fue confiado a Joe y Oswald Bennett, ambos septuagenarios, que habían trabajado el aparejo de los últimos barcos de vela de cruz construídos en Appledore, que has-

ta hace relativamente poco era el único puerto de Inglaterra en que aún operaban veleros comerciales.

Se cree que las vigas del buque original eran de roble inglés, olmo y pino. Para encontrar los maderos adecuados para la réplica se inició una búsqueda que se extendió no solamente por diversas partes de Inglaterra sino hasta los bosques de Escocia. El madero para el palo mayor fue hallado por fin en Devon.

La quilla fue colocada el 30 de septiembre de 1971 en ceremonia en que los pernos fueron martillados por el Alcalde de Plymouth y el Conde de Mount Edgcumbe, actual propietario de Buckland Abbey, la residencia campestre de Drake.

Poco tiempo después, el Duque de Edinburgo visitó el astillero para observar la colocación de las cuadernas.

El nuevo *Golden Hinde* fue botado al agua el 5 de abril de 1973, oficiando como madrina la Condesa de Devon, quien utilizó para la tradicional ceremonia una botella de aloja, bebida compuesta de agua, miel y especias. En esa oportunidad se entregó a los propietarios de la nave una jarra de agua tomada del Río Tavy, cerca de la antigua residencia de Drake, para que fuese llevada a California en el barco.

Después de permanecer en exhibición por un tiempo en Inglaterra, el buque zarpó de Plymouth el 29 de septiembre bajo el mando del veterano Capitán Adrián Small, tocando en Falmouth, Inglaterra; Lisboa, Portugal; Bridgetown, Barbados; Cartagena, Colombia y finalmente en Nombre de Dios y Portobelo antes de pasar por el Canal de Panamá para entrar por primera vez al Pacífico.

La nave de Drake también zarpó del puerto de Plymouth casi cuatro siglos antes, el 13 de diciembre de 1577. Cuando partió de Inglaterra, llevaba el nombre de *Pelican*, pero Drake le cambió el nombre a *Golden Hinde* cuando llegó a la entrada oriental del Estrecho de Magallanes. Lo hizo en honor a su amigo y patrocinador Christopher Hadden, cuyo escudo incluía la figura de una cierva (Hind). Cuando la réplica de aquella nave hacía su tránsito por el Canal, la tripulación quedó asombrada al notar que por coincidencia, la nave que transportaba a un fotógrafo que la empresa del Canal mandó a captar el histórico evento, también se llamaba *Pelican*.

Casi todos los miembros de la tripulación son expertos marinos en naves de vela de cruz, ya que muchos de ellos viajaron con el Capitán Small cuando realizó un recorrido por la costa sur de Inglaterra y los Grandes Lagos de Canadá en el *Nonsuch*. Chris Daniel, el primer oficial y funcionario del Museo Nacional Marítimo de Londres, es un reconocido experto en instrumentos de navegación antiguos y durante el viaje realizó varios experimentos con algunos de los instrumentos que usaban los navegantes de antaño.

Conversando con el Capitán Small y los tripulantes del *Golden Hinde* sobre sus cruces del Atlántico y caminando por los angostos pasillos de la nave puede uno formarse una idea de las condiciones en que vivían a bordo Drake y unos 80 tripulantes, apiñados en esa pequeña embarcación durante el viaje de circunnavegación. Indica la historia que atravesaron con éxito el Estrecho de Magallanes en medio de una violenta tormenta con por lo menos 90 hombres a bordo, ya que habían recogido algunos tripulantes de otros barcos de Drake.

Muchos de los tripulantes permanecían acurrucados bajo cubierta, completamente a obscuras, mientras otros se acostaban entre los cañones en cubierta, soportando un baño de agua helada con cada balanceo del barco. El descontento era general, pues llevaban 7 meses en la mar y no habían encontrado tesoro alguno, sólo indígenas medio desnudos que comían carne de foca cruda y sangrante. Ellos mismos habían llegado al extremo de comer pingüinos.

El fuerte barquito, sin embargo, no sólo resistió los azotes de la tormenta, sino que pudo dar la vuelta al mundo después de su histórica visita a California, regresando a Plymouth el 26 de septiembre de 1580 con una fortuna en oro y plata tomada de barcos españoles y cuyo valor en el mercado actual se calcula en $50 millones.

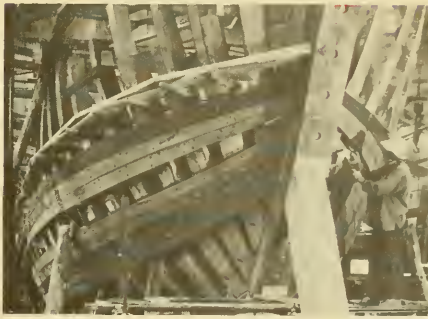
Es evidente que la comodidad de los tripulantes poco preocupaba a los constructores de barcos del Siglo XVI. Cada cual llevaba su hamaca y la colgaba donde pudiese entre los cañones o la carga, pero con el movimiento del barco constantemente se golpeaban contra los mamparos.

El nuevo *Golden Hinde* tiene estrechas literas, pero debido a la obscuridad y el reducido espacio, muchos de los tripulantes prefieren dormir en cubierta.

Entre los aditamentos modernos de la actual réplica figuran un generador para proporcionar luz eléctrica, un radiotransmisor y receptor, así como un pequeño motor para facilitar sus maniobras en puerto. Sin embargo, la vida a bordo es extremadamente austera y cada tripulante tiene que ser capaz de realizar todas las labores necesarias, incluyendo el manejo y cuidado de todo el aparejo.

En un velero, tal vez el más engorroso trabajo es el de embrear la arboladura, particularmente bajo el abrasador

Oswald Bennett, de 77 años, uno de los aparejadores que trabajaron en el "Golden Hinde". termina el extremo de un cabo.



Uno de los constructores aprieta las tablas con una abrazadera, cerca de la roda.

Poniendo brea en las junturas para impermeabilizarlas.

El Gobernador David S. Parker y su esposa dan la bienvenida a los dueños de la nave y funcionarios de la Dirección de Convenciones y Visitantes de San Francisco. Junto con varios hombres de negocios de California, vinieron en avión al Istmo para transitar por el Canal a bordo. De izquierda a derecha: Albert Elledge, condueño; la Sra. de Parker, Dick Buxton, el Gobernador Parker, Harry Orchard y Art Blum.

Con velas desplegadas y según las mejores tradiciones del mar

sol tropical. Además, constantemente hay que remover pintura y barniz, pintar y barnizar de nuevo para evitar el deterioro del aparejo.

Aunque las provisiones de la nave son semejantes a las que llevaba Drake—carne acecinada de puerco y de res y pescado seco—en el nuevo *Golden Hinde* también llevaban alimentos en lata.

Durante toda la travesía, el capitán acostumbraba a reunir a toda la tripulación en cubierta "para dar gracias al Todopoderoso por un viaje seguro." Drake, que era un devoto luterano, tenía la misma costumbre.

El Capitán Small señala que como comandante del *Golden Hinde*, él trata de mantener vigentes las tradiciones del mar, y en especial de la navegación a vela, no necesariamente las de la época isabelina.

No fue posible reproducir en el Review el relato de la travesía tal como aparece en el libro de bitácora, escrito por el propio Capitán Small en su impecable caligrafía, pero a la derecha aparecen algunos apuntes sobre el viaje que preparó especialmente para este artículo durante su estadía en Panamá. El libro de bitácora será entregado a los dueños de la nave cuando llegue a San Francisco, así como Drake entregó su bitácora a la Reina Isabel I al finalizar su viaje alrededor del mundo. Desafortunadamente el histórico documento de Drake, en que registró detalles de su famoso viaje de circunnavegación, jamás fue visto después de la ceremonia de entrega.

Un tripulante sostiene a "Snatch", gatito que fue llevado a bordo recién nacido en Inglaterra.

A la izquierda: Los tripulantes suben a lo más alto de los mástiles para ver el Canal. Abajo: La cabeza dorada de una cierva se ve claramente en la popa de la embarcación, que transita las Esclusas de Gatún en unión de un buque cisterna.

Cruzando el Atlántico en un Galeón del Siglo XVI

A bordo de la nave, el Capitán Small, vestido según la época de Isabel I, habla con el Rev. Edwin C. Webster, Deán de la Catedral de San Lucas, de Ancón. El Deán Webster es reconocido como autoridad en las hazañas que Drake llevó a cabo en Panamá.

Los apuntes del Capitán Small:

Zarpamos de Plymouth el 29 de septiembre. Tocamos en Falmouth, tal como lo hizo Drake con su flotilla de cinco navíos. Partimos de Falmouth el 1º de octubre con fresco viento norte que cobró fuerza de ventarrón. Corrimos con el viento a buena velocidad, cubriendo entre 200 y 250 kilómetros por día. Llegamos a Lisboa en 6 días y 3 horas (un total de 1.318 kilómetros). Fondeamos en la Bahía de Cascais en la desembocadura del Río Tajo, tal como lo hizo Drake en algunos de sus primeros viajes.

Pasamos 5 días en Lisboa tomando provisiones y agua. Partimos de Lisboa el 11 de octubre para iniciar el viaje transatlántico hasta Barbados. Seguimos la ruta meridional hacia las Canarias y las Islas de Cabo Verde, ya que aún soplaba un fuerte norte. A los 12 días de viaje volvimos a experimentar ventarrones.

Palma es la más occidental de las Islas Canarias y la última tierra que vimos por varias semanas. Durante los ventarrones, la isla se perdió de vista. Pero nos sirvió como punto de orientación y desde allí fijamos rumbo hacia el oeste. La mar gruesa y los fuertes vientos azotaron sin cesar la nave y su aparejo. Allá por el décimo octavo día de viaje, el tiempo mejoró y proseguimos sin novedad a una velocidad de 3 a 4 nudos, con viento alisio del nordeste. Cada día progresamos hacia nuestro destino. Tuvimos sólo 2 días de calma total y a pesar de ello adelantamos entre 60 y 80 kilómetros. Hacia las Indias Occidentales los vientos alisios cobraron mayor fuerza y avistamos Barbados a los 33 días de haber zarpado de Lisboa . . . Toda la tripulación en buen estado de salud, la nave intacta y buena reserva de agua potable.

El racionamiento de agua comenzó con unos 60 litros diarios para toda la tripulación y para cocinar, pero como habíamos ganado tiempo, lo aumentamos a 80 y finalmente a 95 litros. Llegamos a Barbados el 13 de noviembre. El único puerto es Bridgetown, donde atracamos junto a los lujosos barcos de pasajeros. La isla es verde y hermosa. Tomamos agua y provisiones (incluyendo 100 cocos) y zarpamos al cabo de 5 días.

Al día siguiente navegamos cerca de la Isla de Santa Lucía al Mar Caribe. Costeando Tierra Firme llegamos 10 días después a Cartagena . . . Breve visita de 2½ días . . . Increíblemente antigua ciudad amurallada y rodeada de edificios modernos estilo Miami. Cuando la ciudad fue atacada por el Almirante Vernon, Boca Grande quedó cerrada, de manera que entramos por Boca Chica, tal como lo hizo Drake.

Tres días después de zarpar de Cartagena fondeamos en Nombre de Dios. No es un fondeadero muy seguro y bien comprendo por qué los españoles trasladaron su base a Portobelo.

La costa lucía muy acogedora, cerros verdes y espesa vegetación . . . pero no tuvimos tiempo de explorar. Fondeamos a la caída de la tarde y partimos al amanecer.

Demoramos sólo medio día en llegar a Portobelo. Nos fascinó el lugar y aquí sí exploramos la población y las ruinas de las fortalezas. Ahí se revive la historia y casi se siente la presencia de los antiguos españoles y de montones de lingotes de plata.

Muy a pesar nuestro, nos despedimos de Portobelo y levamos ancla el 5 de diciembre. Llevados por un fresco viento de levante seguimos la costa, llegando a Cristóbal poco después del mediodía.

El 7 de diciembre nos remolcaron a través del Canal a la costa del Pacífico. Navegamos aproximadamente 8,500 kilómetros desde Plymouth, Inglaterra, a Panamá, en 53 días.

EL CAPITAN SMALL, COMANDANTE DEL "GOLDEN HINDE"

El Capitán Small, uno de los pocos expertos capitanes de barcos veleros que aún ejercen la antigua profesión, parece una imagen viviente del marino de antaño.

Cuenta 44 años de edad. Comenzó su carrera como aprendiz a bordo del velero de cuatro palos *Passat* cuando la nave dio la vuelta al mundo entre 1946 y 1948, circundando en dirección este el Cabo de Hornos. Después de prestar servicio por breve tiempo en la Marina Mercante Británica, se dedicó por algún tiempo a trabajar en la industria cinematográfica como navegante de las embarcaciones que aparecen en películas tales como "Hawaii" y otras. El Capitán Small comenzó a trabajar en el cine en 1954, cuando el Capitán Alan Villiers lo contrató como tripulante del buque *Pequod,* que fue utilizado en la filmación de "Las Aventuras de Moby Dick". También sirvió como segundo oficial a bordo de la réplica del *Mayflower,* otra vez bajo el mando del Capitán Villiers.

Cuando fue contratado como Capitán del *Nonsuch* era ya uno de los más experimentados marinos del mundo en naves de vela de cruz.

Cuando llegó el momento de escoger a un comandante para el *Golden Hinde* no hubo que pensarlo dos veces. El Capitán Small, de Brixham, en Devon, era el hombre ideal. Además de su vasta experiencia, muchos aseguraban que se parecía a Drake y hasta es oriundo de la región en que nació el famoso bucanero.

El "Golden Hinde" Visitó California Hace Casi 400 Años

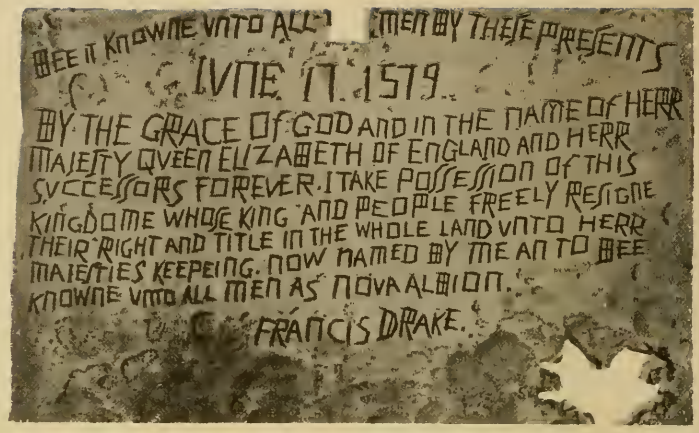
La réplica del *Golden Hinde* fue construida para conmemorar el desembarco de Drake en California, el 17 de junio de 1579. Allí pasó 5 semanas reacondicionando su nave cargada de tesoros.

Varios historiadores dicen que ordenó que se grabara una "placa de bronce" (un informe dice que de plomo), en la que constara que había tomado posesión de esas tierras en nombre de Inglaterra y le había puesto el nombre de Nueva Albión.

En presencia de los muy amistosos nativos, hizo clavar la placa en un poste, junto con una moneda de 6 peniques, de manera que la cabeza de la Reina Isabel, que aparecía en la moneda, se viera por una abertura que se había hecho en la placa.

En 1936, se encontró cerca de San Francisco una placa de bronce que encaja dentro de la descripción, pero no ha podido comprobarse su autenticidad.

También ha sido tema de controversia el lugar donde desembarcó Drake. Historiadores, geógrafos y antropólogos han tratado de resolver el problema. Los sitios que se consideran como probables son: Drake's Bay y la Bahía de San Francisco.



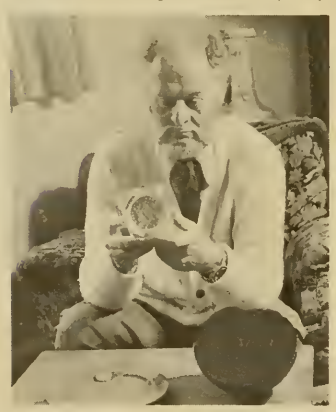
La "placa de bronce", que se exhibe en la Biblioteca Bancroft.
En Buckland Abbey, casa ancestral de Drake, cuelga un facsímil de esta placa.

Los debates sobre estos dos temas continúan. Probablemente, el cuaderno de bitácora de Drake hubiese podido resolver la cuestión, pero hace mucho que se perdió.

Exploraran Aguas Donde Fue Sepultado Drake

Esta primavera, el Proyecto Panamá de Arqueología Marina (MAPP), iniciará en Portobelo la búsqueda de varios barcos hundidos y que son de trascendental importancia histórica.

Durante dicha exploración, Sidney Wignall, historiador y arqueólogo marino inglés, jefe de la expedición, tratará de encontrar también el ataúd de plomo en que se dice fue sepultado Sir Francis Drake.



Sidney Wignall muestra la Medalla de Oro del Duque de Edinburgo, que el Principe Felipe le otorgó como reconocimiento por su expedición en busca de reliquias de los buques de la Armada Invencible de España, que fueron hundidos en 1588.

La ceremonia fue descrita así por un testigo:

"Su entierro se hizo de esta manera: el cadáver, colocado en un ataúd de plomo, fue dejado caer al mar, mientras las trompetas se hacían eco de los lamentos por tan grande pérdida y todos los cañones de la flota eran disparados siguiendo la costumbre de los funerales en alta mar".

Wignall cree que es posible que el oficial que quedó al mando, Coronel Sir Thomas Baskerville, volara varios buques ingleses y españoles en el área de la bahía donde Drake fue sepultado y que hay la posibilidad de que se encuentre el ataúd en el curso de las exploraciones. Wignall dice que conoce el peso exacto de las planchas de plomo y el lugar donde Drake fue sepultado, con un margen de error de no más de 300 metros.

Si se encuentra el ataúd con restos humanos, el Profesor R. G. Harrison, de la Universidad de Liverpool, hará su examen anatómico detallado. El Dr. Harrison, experto en anatomía, despertó gran interés recientemente, al examinar y efectuar pruebas de sangre en las momias de los Faraones Tutankamen y Smenkare.

La expedición es costeada por el Consejo de Arqueología Náutica de la Gran Bretaña y Panamá le ha permitido operar en aguas del Istmo durante 6 meses.

MAPP tratará de encontrar una carabela que en 1503, fue abandonada en Portobelo por Cristóbal Colón. Además, dos buques de la época de Isabel I de Inglaterra, el *Delight* y el *Elizabeth* y varias fragatas españolas que los hombres de Drake volaron después de su muerte.

La expedición trabajará bajo la supervisión del Gobierno de Panamá. La expedición establecerá un laboratorio de conservación, el primero de su clase en Centro América y al terminarse el proyecto, será entregado a Panamá, junto con todos los objetos que se descubran.

El proyecto es de investigación científica e histórica sin ningún interés en tesoros. Ninguna de las naves que buscan llevaba cargamentos valiosos. Wignall dice que su deseo es: "Tratar de aumentar los conocimientos que el hombre tiene de su gran herencia marítima e histórica".

Producirá una serie de documentales para su distribución internacional y escribirá un libro que será publicado simultáneamente en Inglaterra y los Estados Unidos.

Con personal procedente de ocho países, entre los que se cuentan muy cotizados científicos, Wignall considera el proyecto como una oportunidad para fomentar la cooperación internacional en la ciencia y en la historia.

Camisas Lujosas De Lejanos Países

(pero las panameñas son muy llamativas)

Por Vic Canel

EN FILIPINAS ES LA BARONG tagalo; en el Paraguay la ahoi toi; en Africa la dashiki y en Venezuela la liquelique. Todos estos modelos de camisas, típicos de estas regiones y de muchos otros lugares, pueden encontrarse en este puente del mundo.

Por supuesto que también se ven en el Istmo la clásica guayabera y el típico montuno panameño, al igual que camisas de China, India, México, Guatemala, Nicaragua y muchas otras regiones.

Las reuniones sociales en el trópico son frecuentemente informales y los varones suelen llevar a estos eventos camisas llamativas en lugar de saco y corbata.

Mucho más común aquí, igual que en otros lugares del Caribe, es la guayabera y las variantes de esta camisa con cuatro bolsillos y pliegues verticales que la adornan en el pecho y la espalda. La guayabera, derivada de la palabra "guavaba", tuvo su origen en Cuba, en donde la usaban principalmente los "colonos" o agricultores de cierta posición social. La guayabera original era confeccionada de fina tela de lino y se usaba generosamente almidonada e impecablemente planchada. Era de mangas largas y con cuello que podía abotonarse para usar corbata de lazo, lo que la convertía en atuendo aceptable para asistir a lugares en que se requería el uso de saco y corbata.

El precio de una guayabera era determinado por el número, tamaño y labor de los pliegues y la calidad de la tela. A fines de la década de los '20 y principio de los años '30, cuando los precios eran mucho más bajos que ahora, los colonos ricos pagaban hasta $25 y $30 por una guayabera fina.

En las Filipinas, la barong tagalo, camisa finamente bordada, de mangas largas, de puños estilo francés y sin bol-

La elegante barong tagalog es original de las Filipinas, mientras que la versión estilizada de la guayabera, que aparece abajo, proviene de Puerto Rico.

"¿De Dónde es Su Camisa?" Pregunta que se oye mucho en el Istmo

sillos, se utiliza como vestido formal. Con su cuello abierto, equivale en elegancia a un "Dinner Jacket". Pero con el cuello abotonado, la camisa equivale a un "chaqué".

Tradicionalmente, los delicados bordados de la barong tagalo son hechos por las mujeres de los "barrios" de las afueras de las ciudades de Filipinas. El bordado de piezas de tela ya cortadas es un trabajo difícil, ya que las mujeres deben calcular exactamente dónde bordar su diseño de suerte que queden simétricos cuando la camisa sea armada finalmente.

Las camisas filipinas más finas sólo se hacen a la orden. El cliente compra el material bordado y lo lleva al sastre, quien entrega el producto ya terminado.

Igualmente, la "ahoi toi" paraguaya (que en idioma guaraní quiere decir tela fina), originalmente era bordada en casas particulares y luego convertida en camisas o vestidos. Al principio, se hacían principalmente como camisas de matrimonio, con un diseño similar para el traje de la novia. Hoy se ha convertido en una gran industria. Se están exportando camisas y vestidos hechos de materiales sintéticos nuevos que hasta se consiguen equipadas con cierres adhesivos.

La "liquelique", típica de Venezuela, que en realidad no es una camisa sino un vestido completo, consiste en una chaqueta tipo Mao con botones de metal y pantalones que hacen juego. Se cree que el nombre proviene de la palabra francesa liquette, sinónimo de camisa.

De Guatemala vienen las camisas coloridas de algodón con alegres y muy distintivos diseños tejidos en la misma tela. Sujeto favorito de estos diseños es una versión estilizada del quetzal, ave que sirve como emblema nacional del país, cuya moneda lleva su nombre.

La versión nicaragüense de la popular guayabera, que viene en muchos colores, por lo general muestra en sus bordados escenas pastorales que bajan paralelamente a los pliegues verticales del pecho. El bordado se hace con hilo de un matiz más oscuro que la tela de la camisa.

En el Istmo, al igual que en todos los países, son muy populares entre los jóvenes las camisas y blusas bordadas, de algodón liviano que se importan de la India. Con mangas de diferentes estilos, son usadas tanto por hombres como por mujeres; tienen diseños de flores y algunas llevan dentro de los bordados, pequeñísimos espejos. Los almacenes hindúes de Panamá informan que estas camisas son de los artículos que más rápidamente se venden.

También se consiguen en los almacenes de Panamá, camisas ricamente bordadas de Hong Kong. Al igual que las camisas filipinas y paraguayas, sus bordados se confeccionan en tramos de tela y la camisa se cose después. En estas camisas, la tela es bordada a mano en la China. Las camisas de Hong Kong, que son otra variación de la guayabera, sólo tienen dos bolsillos abajo y no tienen bolsillos en el pecho. Hechas principalmente de poliéster y algodón, las hay blancas y de una variedad de colores pasteles.

El advenimiento de la conciencia negra en años recientes, ha contribuído a la popularidad de la dahiki del Africa

A la izquierda, desde arriba: Algo menos formal que la barong tagalog, es este modelo de mangas cortas, también de Filipinas. De la India procede esta camisa que se puede conseguir en los almacenes indostanes de Panamá. La versión estilizada del quetzal domina la mayoría de los diseños de las telas de Guatemala. Esta guayabera tiene un bordado que representa un bastón de Esculapio y proclama la profesión de su dueño, el Dr. R. R. Pierson de la División Veterinaria del Canal de Panamá.
Arriba, a la derecha: De la tela conocida como "manta sucia" se confecciona la camisa del montuno panameño que va adornada de una variedad de diseños de punto de cruz.

Occidental, camisa suelta que tiene un cuello con gran escote y con mangas muy holgadas. Los atrevidos diseños y brillantes colores de la dahiki, fueron vistos por primera vez en el hemisferio occidental cuando la adoptaron los negros de los Estados Unidos.

La industria de la camisa en Panamá produce variedad de diseños originales con marcas internacionalmente conocidas. En Panamá se fabrican localmente, bajo franquicia, las camisas Arrow, Jayson, Manhattan y Christian Dior.

Las franquicias de Jayson y Christian Dior las tiene una firma que preside Víctor M. Azrak, cuyo padre Moisés Azrak, fundó la compañía en 1958. Su madre es la principal diseñadora. La fábrica emplea cerca de 200 personas. Modistas especializadas trabajan en los varios componentes de las camisas.

Azrak obtuvo la franquicia de Christian Dior hace unos 2 años. Algunos de sus modelos se venden hasta por $50.

En una fábrica próxima se producen las camisas Manhattan a un ritmo de cerca de 1.000 diarias. Allí también, a pesar de que la asesoría y la asistencia técnica es proporcionada por la casa matriz, los diseños son exclusivos.

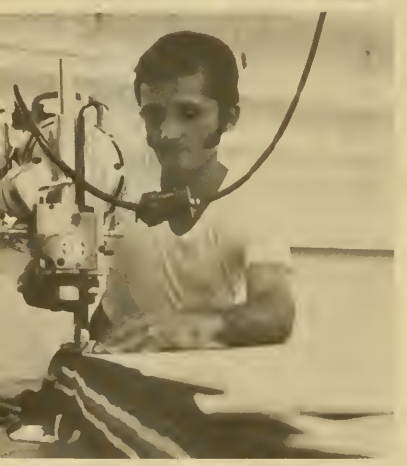
Aunque Manhattan tiene también una línea para damas, la fábrica local sólo produce camisas y pantalones de hom-

A la derecha: Esta llamativa dashiki, que luce Edmund F. Johnson, empleado del Correo de Balboa Heights, viene del Africa Occidental.
Abajo, a la izquierda: la camisilla tradicional panameña es lo que debe llevar el compañero de una dama que luce la pollera de lujo.
Abajo, a la derecha: la camisa y el traje de Al y Anne Richardson, con bordados de escenas de la localidad, son el orgullo de sus dueños.

Populares para Trabajo y Deportes

William Bennett, operario de caseta de control en las Esclusas de Miraflores, viste la guayabera típica de Panamá, ideal para trabajar en el trópico.

También se consiguen localmente guayaberas para niños. Vistiendo sus modelos en blanco y azul, Larry R. Rogers y su hijo, Larry, Jr., pasean por Balboa.



A la izquierda: Las costureras de esta fábrica de Panamá producen más de 1.000 camisas al día. Más abajo a la izquierda: Cortadores expertos siguen los patrones para producir las piezas que después serán unidas por las costureras. Abajo, a la izquierda: Esta operaria se especializa en botones. Hay camisas que requieren 45 operaciones diferentes. Abajo: Un empaque atractivo es factor importante en el mercadeo moderno. Cada pieza de vestir es planchada cuidadosamente y colocada en envolturas de celofán con cartón en la parte de atrás.

bres. Las telas se importan de Europa, Japón y los Estados Unidos. Como protección para la industria local, los fabricantes están exonerados de impuestos sobre el hilo, botones y otros materiales.

Durante su más reciente visita a la fábrica de Panamá, Herb Kay, Gerente Técnico para la División Internacional de Manhattan, quien viaja por todo el mundo ofreciendo asesoría y resolviendo problemas técnicos, proporcionó un adelanto sobre lo que traerá la moda de las camisas para hombres. El año entrante estarán de moda los colores sólidos y las corbatas están pasando de moda.

Dice que la tendencia es hacia cuellos más largos, que se usarán abiertos y por fuera del cuello del saco.

Kay afirma que la fase más importante en el mercadeo de las camisas es la presentación y que las técnicas han cambiado radicalmente con los años. Las camisas se entregaban antes al vendedor al detal en bultos y a él le correspondía hacer la mercancía atractiva. Ahora, el fabricante plancha cuidadosamente cada camisa y la entrega en atractivos envoltorios.

Muchas camisas fabricadas en Panamá se venden en la Zona del Canal. En los primeros días del Canal, los clientes

del comisariato no tenían una gran variedad para seleccionar, pero los precios eran considerablemente más bajos, como lo indica el siguiente aviso aparecido en el *Panama Canal Record* el 7 de julio de 1915:

"Acaban de llegar catálogos y muestras de camisas de la Cía. Yamatoya Shirt de Yokohama, Japón. Las camisas hechas a la orden son de pongee, seda y crepé, y pueden ordenarse al comisariato principal de Cristóbal a precios de catálogo más un recargo adicional. Los precios son de $13.80 la docena en adelante".

Los estilos de las camisas varían ampliamente. Los cuellos cambian en tamaño y forma, al igual que las mangas. Pero las dos camisas tradicionales de Panamá, que actualmente sólo se visten en ocasiones especiales como el Carnaval, han permanecido iguales durante el transcurrir del tiempo.

Los bordados más delicados y coloridos se encuentran en el montuno. Sus intrincados bordados y diseños originales requieren muchos meses de trabajo. El pecho de la camisa, a cada lado de la abertura del cuello, se ve adornado por numerosas figuras bordadas, frecuentemente de animales y flores. Se las llama pintas. Debajo de la abertura del cuello se ve un diseño central grande que se llama corazón. Camisa larga que llega casi hasta la rodilla, con amplias mangas y puños apretados y bordados, el montuno se hace de un paño llamado "manta sucia". Su borde termina en flecos formados de la misma tela. El montuno completo consiste en la camisa, pantalones cortos de la misma tela, un sombrero de fibras de una palma silvestre y una bolsa que pende del hombro y que se llama "chácara".

Algo más formal, a pesar de ser menos colorida, es la camisilla de Panamá. Una camisa blanca, plisada, de mangas largas, de lino, con cuello estilo mandarín y botones de oro. Esta camisa, usada con pantalones negros, se considera que es el vestido correcto para el caballero que acompañe a una bella mujer vestida con la pollera, traje nacional de Panamá, que es un traje amplio con falda bellamente bordada y realzado por accesorios tales como gruesos collares de oro y brillantes adornos en la cabeza que se llaman tembleques.

En estas páginas aparecen sólo unas cuantas de las camisas de muchos países que han sido coleccionadas y que visten los residentes del Istmo, en donde junto con los barcos y los productos de todo el planeta, también hay un constante desfile de modas de lejanas tierras.

PANAMA ES EL PARAISO DE los pescadores, por lo que los fanáticos locales del acuario han adoptado una nueva moda. No se contentan con exhibir bellos pececillos "tropicales" que compran en almacenes especializados, sino que van a las profundidades a capturar curiosos ejemplares marinos y de agua dulce, que exhibirán después con mucho orgullo en sus acuarios.

El Dr. Horace Loftin, actualmente Ayudante del Jefe de la Oficina de Planificación, a cargo del Medio Ambiente y la Energía, dice en su tesis de doctorado, "Distribución Geográfica de los Peces de Agua Dulce en Panamá", que en la década de 1850 "el Capitán J. M. Dow, del vapor *Guatemala*, de la antigua Compañía del Ferrocarril de Panamá, fue aparentemente el primer coleccionista de peces en Panamá". Muchos otros, científicos y aficionados, han seguido su ejemplo.

Carl Chapman, profesor de música en el Primer Ciclo de Curundú, hace

La Era del Acuario

Por Pandora G. Alemán

frecuentes viajes al interior del país y a veces, lleva a sus estudiantes a bucear en el remoto Río Bayano. Desde que llegó a Panamá, Chapman sólo ha tenido peces nativos. "Ya que me encuentro en el trópico", dice, "decidí tener un verdadero acuario tropical".

El entusiasmo es contagioso. Gilberto Young, analista en la División de Sistemas, acompañaba regularmente por los ríos y quebradas vecinas a Chepo, a un amigo que prefería pescar y criar sus peces, los que vendía después con el fin de comprar más equipo. Young tiene ahora un acuario de 190 litros.

Durante las reuniones mensuales de la Sociedad Acuario de la Zona del Canal, presidida por Robert E. Daisey, los coleccionistas de peces cambian impresiones. El grupo, que cuenta con 137 miembros adultos y una cantidad igual de niños, patrocinó el año pasado una expedición a un río cercano a Chepo y otra a Portobelo.

En esas reuniones, los miembros escuchan a oradores tales como el Dr. Melvin M. Boreham, cuyo acuario marino es un magnífico ejemplo de cómo se puede crear un arrecife de coral en miniatura en la sala de la casa y el Dr. Donald L. Kramer, cuyas frecuentes expediciones a los ríos locales le han permitido adquirir un profundo conocimiento de los peces nativos de agua dulce y la mejor manera de capturarlos.

El Dr. Kramer, biólogo del Instituto Smithsoniano de Investigación Tropical, que estudia la alimentación, cría y la respiración de los peces tropicales de agua dulce, recomienda el caminar por el lecho de ríos y quebradas como la mejor manera de ver la selva. No hay hormigas ni maleza y caminar es fácil pues generalmente el lecho de los ríos es arenoso o rocoso.

Su esposa Vanessa lo ayuda a capturar los peces y a llevar el registro de los mismos; usa pantalones largos y camisas de manga larga, al igual que zapatillas de suela de goma y medias gruesas, para protegerse de los mosquitos.

El Dr. Kramer sugiere que los novatos, para mayor comodidad, comiencen en corrientes claras donde puedan ponerse una máscara de buceo y estudiar los peces en su ambiente natural. Añade que donde hay corrientes rápidas, especialmente en áreas deshabitadas,

A la izquierda: Esta blenia de labio rojo, encaramada en un coral lechuga es el payaso del acuario del Dr. Melvin Boreham. Arriba: Esta escena, difícil de captar, muestra al pez ángel grande del Dr. Boreham a la izquierda y uno más pequeño al centro. En la base de los plumeros de coral, a la derecha, está un pez mariposa de cuatro "ojos". Una raya obscura le disimula los ojos y la mancha que tiene en la cola engaña a los atacantes. El pez ángel gusta de dar mordiditas al coral y a las plantas que aparecen en primer plano, a la izquierda.

hay poco riesgo de contraer enfermedades.

En la estación seca hay peligro con las víboras, pues es cuando la mapaná o verrugosa y la barbiamarilla o culebra X, llegan a los ríos y quebradas para alimentarse de sapos, pero añade que en sus expediciones sólo ha salido con algunas picadas de mosquito y los pies enlodados.

Chapman, quien probablemente se interna en la selva más que nadie, en los últimos 9 años sólo ha encontrado una culebra X y dos verrugosas, cosa que verificó, pues trajo consigo las cabezas para que las identificaran. Una vez, cerca de Huile, pasaba su red bajo las raíces de un árbol de mangle cuando un siseo le hizo saber que se acercaba demasiado a la cueva de un caimán.

Nada de esto hace desistir a los amantes de los peces. David Carlson, estudiante del Primer Ciclo de Curundú, no le teme a las serpientes. En una ocasión tuvo una boa como mascota.

Para coleccionar peces no se necesita mucho equipo. Además de una mascarilla con su correspondiente "snorkel" y de una red de cualquier clase; es buena idea llevar una nevera o un balde o dos, con un aerador operado con baterías, si es que se está en lugares apartados. Chapman, para transportar sus peces, los coloca en grandes bolsas plásticas llenas de agua a las que añade la cuarta parte de una aspirina. Dice que con ello se tranquilizan los peces y consumen mucho menos oxígeno.

Entre las redes que pueden ser usadas por una sola persona, el Dr. Kramer posee una gran red cuadrada de mango largo y otra de forma triangular que funcionan como red barredera de una sola persona. A veces usa las trampas de metal que utilizan otros pescadores para conseguir carnada viva.

Para capturar sus peces, Chapman usa una especie de delantal hecho de mosquitero. El delantal se asegura alrededor del cuello, tiene elásticos en las muñecas y plomos en el borde inferior, por lo que constituye otra red barredera de un solo hombre. Utilizando mascarilla y "snorkel" va avanzando lentamente contra la corriente. Si recoge una roca, todo lo que está debajo o adherido a ella queda dentro de la red. Cuando se pone de pie y levanta los brazos, por lo general tiene una buena selección de peces.

La mayoría de los peces locales no son tan coloridos como sus parientes suramericanos o aquellos criados especialmente por los aficionados, pero tienen personalidad propia que fascina. Algunos aficionados locales, mediante cruzamientos y atención especial, han podido conseguir mayor colorido en sus ejemplares.

El coleccionista podrá atrapar fácilmente con redes a la molinesia y a varios de sus parientes cercanos.

Esta familia de peces ha fascinado desde hace tiempo a los aficionados al acuario por su extraordinaria manera de procrear. El macho fertiliza los huevos ya formados en el ducto ovárico de la hembra; luego los huevos completan su ciclo y los peces recién nacidos crecen protegidos dentro del cuerpo de la madre. Nacen uno a la vez, doblados de la cabeza a la cola pero pronto se enderezan y nadan a buscar refugio.

Afortunadamente para los dueños de acuarios, este pez promiscuo se multiplica rápidamente. Chapman dice que un cruce entre la molinesia nativa y los híbridos, de más colorido, que se compran en las tiendas, produce ejemplares con la resistencia de los locales y la apariencia de los híbridos.

La Aspirina Ayuda a Calmar Los Peces

En su medio ambiente, algunos de estos pececillos cumplen con la muy útil función de comerse las larvas de los mosquitos portadores de malaria y fiebre amarilla. William T. Innes, en su libro "Exotic Aquarium Fishes" (Peces Exóticos de Acuario), señala que "el éxito de la construcción y el mantenimiento del Canal de Panamá dependió en parte de la solución del problema de las fiebres" y da crédito a un pez del género Gambusia, por su gran ayuda al convertir a Panamá en lugar saludable para los de fuera.

El "pez mosquito" nativo recibe su nombre no por su dieta sino por su tamaño. Según Innes, es el más pequeño de los vivíparos de acuario y mide poco más de 1 centímetro.

Los cíclidos son otra familia de peces muy comunes en las corrientes de Panamá. Innes dice que los "impresionables" cíclidos cambian de color rápidamente. Chapman ha observado cómo cambian de color después de comer; cambian de color hasta cuando se les excita al agitar el agua de la superficie del acuario. Son los peces más temperamentales de todos los nativos de agua dulce. Tanto así que un día comen bien y al día siguiente ni siquiera voltean a ver sus presas favoritas. Chapman dice que averiguó que a su cíclido le gusta comer huevos de corbina, picados. Pero Sid, un cíclido azul conocido en Panamá como "chogorro", que pertenece a unos amigos de los Kramer, siente predilección por las cucarachas. En cuestión de gustos . . .

Dave Carlson posee algunos cíclidos cebra, a los que llama presidiarios porque aunque de día tienen puntos oscuros, por la noche tienen rayas. La hembra tiene colores más llamativos lo cual es raro entre los peces de acuario.

Dave está orgulloso de haber capturado dos ejemplares del elusivo "pez cuchillo" (en inglés knife fish). Estos graciosos ejemplares, parientes de la anguila eléctrica, se mueven con igual facilidad hacia atrás que hacia adelante, haciendo ondular una aleta.

Chapman informa que encontró en el Río Ipaté tres miembros de la familia de los lenguados, raros peces que se acuestan de lado y que cuando adultos tienen los ojos del lado superior. En Panamá se les llama "bocabajo", "la mitad de Dios" y "cuchusapo". Estos lenguados, para nadar horizontalmente ondulan las aletas que tienen alrededor del borde del cuerpo, con lo que dan la apariencia, dice Innes, "de un panqueque que se mueve en el agua".

El largo, delgado y delicado pez tubo es otro espécimen marino que, en el trópico, se ha mudado al agua dulce. Dave Carlson encontró uno pequeño, junto con lo que parece ser una anguila de agua dulce de tamaño respetable en una zanja de drenaje del poblado de Corozal. Al ver el pez tubo, nadie se puede imaginar que es pariente del caballito de mar o hipocampo. En ambas especies, el macho carga los huevos en una bolsa hasta que terminan de incubarse y ambos son de paladar difícil de halagar, pues siempre prefieren alimentos vivos de tamaño apropiado.

Hasta los aficionados que llenan su acuario con peces comprados, suelen reservar espacio para el bagre nativo, que es un valioso auxiliar en la limpieza del tanque.

La graciosa Pimelodella, conocida comúnmente como bagre rayado y sus parientes de mayor tamaño, los "Rhamdia", abundan en las corrientes de Panamá. Escondidas en las aletas dorsales o pectorales del aparentemente innocuo "Pimelodella", se encuentran tres espinas venenosas que pueden dejar al colec-

Coral y Plantas Brindan Refugio

El Dr. Boreham prepara su cámara y las luces, en espera de que un pez se coloque en la posición deseada. Su acuario marino de más de 300 litros, construido por él mismo, es un arrecife de coral en miniatura.

cionista con agudo dolor en los dedos por una hora o más.

El "Plecostomus" o Catostomo local es un bagre blindado. (Los bagres no tienen escamas, pero el bagre blindado está cubierto de planchas óseas.) Estos peces utilizan su boca, situada en la parte inferior de la cabeza, en forma de ventosa para arrancar algas y otras materias del fondo y los costados del acuario, así como de las plantas y ornamentos del estanque.

El "Plecostomus", chocolate claro con manchas oscuras, tiende al igual que la mayoría de los bagres a esconderse y quedarse tranquilo durante el día. El Dr. Kramer dice que es mucho más fácil capturarlo de noche, aserto que la mayoría de los coleccionistas no están muy deseosos de comprobar.

En Panamá se encuentran dos tipos de bagre de cola de látigo. En el "Loricaria", más pequeño y común en aguas de la Zona del Canal, el "látigo" se encuentra sólo encima de la aleta caudal. Muy apropiadamente, el macho tiene una "barba" de cerdas cortas. David Carlson posee uno del género "Sturisoma", más grande pero también pacífico, que tiene los "látigos" encima y debajo de la cola. Se le encuentra más lejos, en el Río Bayano y en el Río Antón, en la Provincia de Coclé.

Cualquiera puede llenar sus tanques con camarones de agua dulce. Los que tienen tenazas pequeñas pueden hacer menos daño y causar menos molestias a los peces. Es fascinante estudiarlos y ver cuando recogen partículas de alimentos, con las que juegan hasta que terminan en sus mandíbulas incansables.

Hasta las hierbas acuáticas que proliferan en el Lago Gatún son una bendición para los que tienen acuarios. La "hydrilla" y las ceratofiláceas proporcionan buenos escondites para los pececillos. La lenteja de agua, pequeña hoja flotante, proporciona la sombra necesaria cuando el acuario recibe mucha luz desde arriba. La lechuga de agua, otra planta flotante, tiene hojas de un verde claro, estriadas y aterciopeladas que embellecen el tanque. El jacinto acuático, que debido a lo rápido que se propaga constituye probablemente la mayor amenaza vegetal a la navegación, no sólo produce bellas flores blancas, azules o violeta, sino que sus espesas raíces negro azuladas, de acuerdo con Innes, son ideales para criar peces que ponen sus huevos cerca de la superficie, entre ellos la carpa dorada.

Con todo lo fascinante que pueda ser, un acuario lleno de peces locales de agua dulce, comparado con uno de peces de mar, es como una película blanco y negro comparada con otra en tecnicolor.

Hay muchos que salen a gozar de la belleza de los mares que bañan las costas de Panamá, especialmente en los arrecifes de coral del Caribe, pero son pocos los que tratan de traer a sus acuarios las bellezas que se ven en esas aguas y menos aún, los que lo logran.

Gran Parte de la Diversión Consiste en Buscar los Peces

Arriba: David Carlson trata de atrapar un cíclido nativo que nada en uno de los tanques que posee. A la derecha: Mirando con su mascarilla, Carlson demuestra una de las muchas técnicas que utilizan los coleccionistas. Los peces que captura los coloca en la nevera que tiene a la orilla del agua.

El Dr. Melvin Boreham, de Coco Solo, entomólogo médico de la División de Sanidad, es considerado como el decano de los fanáticos de acuarios marinos. Se inició muy típicamente.

Después de llegar aquí en 1966, visitó los arrecifes de coral y los peces que allí vio lo fascinaron. Ya tenía un acuario de agua dulce de 55 litros, pero se decidió a probar con un acuario marino. Comenzó con un tanque de 75 litros y pronto se dio cuenta de que mantener peces de agua salada es muy diferente a cuidar de un acuario de agua dulce.

Por una parte, los peces de agua dulce se adaptan más fácilmente que los del mar, pues tienen que ajustarse a las variaciones en la calidad del agua causadas por el ciclo anual de las estaciones lluviosa y seca. Por otra parte, el medio ambiente de los mares que rodean a Panamá ha permanecido relativamente constante, desde que el puente terrestre del Istmo de Panamá emergió del fondo del océano, hace 3 ó 4 millones de años. De acuerdo con algunos expertos, el arrecife de coral es probablemente el medio ambiente más estable del mundo, mientras que la calidad del agua de mar sufre cambios rápidos y drásticos dentro de un acuario.

Para enfrentar esta situación, se debe comenzar con el tanque más grande posible. Después, deberá comprenderse la importancia que tiene el usar el tipo y la cantidad debida de grava de diferente grosor en el filtro. Es muy útil tener un libro como "Marine Aquarium Keeping" (Mantenimiento de un Acuario Marino), de Stephen Spotte.

Después de muchos problemas con su acuario de 75 litros, el Dr. Boreham construyó un tanque de vidrio de más de 300 litros. (El metal que generalmente se utiliza para reforzar los tanques de agua dulce se corroe rápidamente en agua salada). Sobre el filtro de grava más fina debe haber una capa de 10 centímetros de espesor, con grava de 6 a 8 milímetros.

La importancia de un filtro de este tipo estriba en que, cuando un acuario ha sido debidamente acondicionado antes de colocar en él un gran número de peces, las bacterias beneficiosas se adhieren a la superficie de cada uno de los pequeños pedazos de grava. A medida que el agua del acuario pasa por la grava, las bacterias actúan sobre el amoníaco, que es muy tóxico y constituye el principal desecho de los peces, transformándolo primero en nitritos y finalmente en los relativamente inofensivos nitratos.

Aún así, el Dr. Boreham aconseja a los que tengan acuarios marinos que cambien todos los meses entre 10 y 20 por ciento del agua, ya sea trayendo agua nueva del océano en recipientes plásticos de 5 galones o haciendo una nueva solución con sales marinas sintéticas. Así se reemplazan elementos de valor para los peces y se reduce la proporción de nitrato.

Una gran ayuda para el dueño de acuario, de agua dulce o salada, es una unidad esterilizadora de rayos ultravioleta que mantendrá el tanque libre de enfermedades. En el tanque del Dr. Boreham el agua fluye a través de la unidad esterilizadora a razón de 750 litros por hora, con lo que se eliminan las bacterias dañinas y los parásitos.

Además, el Dr. Boreham trata de proporcionar escondites a sus peces y todo el espacio que necesitan. Si se tienen demasiados peces en el acuario, la tensión los hará más propensos a enfermarse.

Debido a que los peces del mar son muy celosos de sus derechos territoriales, el Dr. Boreham cambia la disposición del coral cada vez que añade un pez o trata de poner al pez durante la noche, cuando los demás han comido y se han retirado a sus escondites.

El Dr. Boreham controla cronométricamente las luces de su acuario, de manera que haya ciclos nocturnos y diurnos que den a los peces 12 horas de luz y 12 de obscuridad. Dice que los períodos de obscuridad ininterrumpida son importantes para la salud de los peces de arrecifes. Se ponen inquietos y belicosos poco antes de que se apaguen las luces y cuando se aprestan a dormir. Los peces más pequeños e indefensos, siempre alertas y cautelosos, para eludir enemigos potenciales, dejan los lugares donde se esconden de día y buscan otros para por la noche.

También es importante darles alimentos apropiados. El Dr. Boreham confecciona los alimentos que usa: gelatina, camarones crudos, un buen alimento comercial en hojuelas y espinacas.

Sus vecinos, George y "Bobbie" Egolf, estaban a punto de dejar su afición, cuando el Dr. Boreham les brindó su ayuda. Ahora tienen un acuario de 380 litros.

La familia Daisey, de Corozal, es otro ejemplo. Robert E. Daisey, primer maquinista de remolcador con la División de Puertos, su esposa Lori y sus hijas Cheri, Cindy y Rena gustan de practi-

car juntos sus deportes y pasatiempos.

La colección de peces de agua salada de la familia Daisey comenzó con Amigo, un pez dama capturado cerca de San Carlos, en la Costa del Pacífico. (Dicho sea de paso, tienen especímenes del Atlántico y el Pacífico en agua que toman del Océano Pacífico en la entrada del Canal. Actualmente, no sólo tienen dos magníficos tanques de 114 litros, sino que Cheri piensa estudiar biología marina en la Universidad de la Zona del Canal y posiblemente haga después estudios avanzados en esa materia. También le gustaría pertenecer a la tripulación de un barco de investigación, como el de Jacques Cousteau.

Los Daisey no vacilan en hacer innovaciones. En lugar de grava, utilizan conchas molidas que recogen en la Playa de Farfán en el Pacífico, con lo que afirman se mantiene la alcalinidad del agua. Cada semana, con un sifón, reemplazan el 10 por ciento del agua. Utilizando agua de mar en un recipiente especial, están criando pequeñísimos camarones del género "Artemia salina" para completar la dieta de sus peces.

Bob Daisey ha instalado un compresor de aire con tanques de almacenamiento que contienen suficiente aire a presión como para operar las unidades de filtración y aeración de 6 a 8 horas en caso de que falle la electricidad. Puesto que el compresor se apaga automáticamente y sólo funciona unos 10 minutos de cada hora, Daisey calcula que ahorra dinero y energía.

El fanático del acuario marino goza de lugares de pesca más bellos y de presas más espectaculares que su colega de agua dulce. En los almacenes locales no se consiguen peces de mar, por lo que el aficionado deberá ponerse su mascarilla, snorkel y aletas o zapatillas de tenis y embarcarse o caminar por el área seleccionada. Hasta puede llevar un ejemplar de "The Fishwatcher's Guide to West Atlantic Coral Reefs" (Guía para el Observador de Peces en los Arrecifes del Atlántico Occidental), que está impreso en páginas plásticas, de manera que el aficionado puede estudiar los peces hasta cuando está buceando.

Las zapatillas de tenis son importantes para los que gustan de caminar por el agua, pues ofrecen protección contra las largas, agudas y venenosas espinas del erizo de mar negro. El coleccionista aprende rápidamente a evitar el coral de fuego, de apariencia inocente y la esponja de fuego, color anaranjado brillante, que producen feas quemaduras.

En cuanto a la barracuda, el Dr. Boreham dice que no sabe de ningún caso en que haya atacado a seres humanos en aguas claras, sin ser provocada, aunque en aguas cenagosas puede confundir a los humanos con otros peces. Su esposa Kathy tomó aversión por las anguilas después de ver una, pero el Dr. Boreham señala que las anguilas nativas no son venenosas ni eléctricas, a pesar de que sí muerden. El mayor peligro lo pasaron los Daisey cuando un tiburón se interpuso entre Lori y su hija Cheri. Un amigo gritó: "¡Tiburón! ¡No se muevan!", pero, para espanto de su madre, Cheri siguió nadando para verlo

Un bagre blindado local, de boca de ventosa y del popular género Plecostomus, que aparece colgando de la hoja de una planta, comparte uno de los tanques de la familia Daisey con aristocráticos peces ángel de color negro.

El Dr. Boreham demuestra el funcionamiento de un esterilizador de rayos ultravioleta, que sirve para controlar las enfermedades tanto en acuarios marinos como de agua dulce.

Visitantes inesperados hacen el acuario mucho más interesante

más de cerca. No pasó nada por suerte.

A pesar de todo, no habrá un solo aficionado a los peces marinos que no se sienta feliz al llegar a casa con el producto de su excursión. Dos peces ángel, de un brillante azul y oro, son lo más vistoso del acuario del Dr. Boreham. Sus dos blenias de labios rojos son payasos que juguetean con los demás peces y posan para él sobre un trozo de coral lechuga. Entre sus preferidos están el "rock beauty" (belleza de roca), de dorado brillante con una gran mancha obscura y el espectacular tambor mayor, blanco y negro, que tiene una bella aleta dorsal.

Añadiendo belleza a su arrecife en miniatura están los "plumeros", serpúlidos que se pegan en los corales muertos que utiliza en su tanque. Sus tentáculos, delicados y en forma de plumas, se levantan desde el tubo base, en esplendoroso despliegue, buscando minúsculas partículas que les sirven de alimento.

El coral trae a veces huéspedes no muy agradables: erizos de mar, cangrejos, esponjas de vivos colores, estrellas de mar y en una ocasión, hasta un bello pececillo, el gobi secretario. El gobi se alojó en una minúscula cavidad de un trozo de coral y, excepto a la hora de comer, lo único que se le veía era la pequeñísima cabeza. Desafortunadamente, el pececillo desapareció cuando un pequeño pulpo entró al acuario, sin ser visto, dentro de un pedazo de coral.

Los Daisey están muy orgullosos de un par de camarones de coral que tienen bandas rojas y blancas, de su estrella de mar anaranjada y de Duke, su caballito de mar. (Más adelante aparece un recuento de las aventuras que ha tenido la Sra. de Daisey con su hipocampo).

El camarón macho, en ocasiones, se coloca sobre su compañera en posición protectora y hasta le lleva los alimentos. También presta valiosos servicios a los peces y al caballito de mar, quitándoles periódicamente los parásitos microscópicos que se les han pegado.

Panamá tiene muchos ríos y está en medio de dos océanos. Si gusta unirse a los fanáticos del acuario, encontrará un amplio campo y muchas personas dispuestas a ayudarlo.

EN LA SECCION ESPECIAL A COLORES

El Acuario Marino

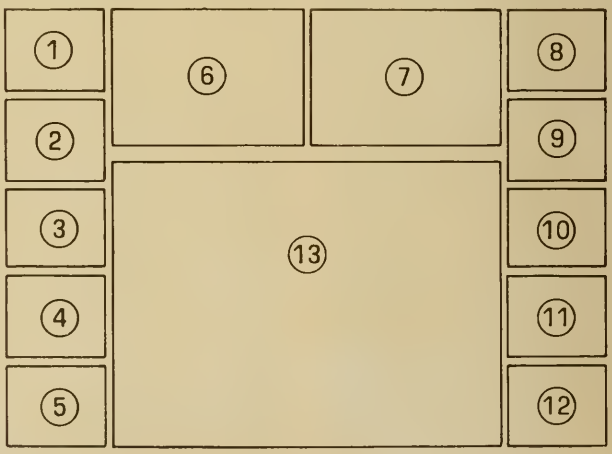
Un gramma real, a la izquierda y un pez ángel son dos de los 15 peces de brillantes colores que habitan en el arrecife de coral en miniatura del Dr. Boreham. Otro, un pez mariposa de cuatro ojos puede verse detrás del coral milepora que tiene forma de dedos. Para crear un medio ambiente bello y natural, el Dr. Boreham utiliza varios tipos de coral maduro y plantas vivas, tales como el Pinicillus que se ve en primer plano. Esta foto y la del caballito de mar de la página 4 de la sección central son de Arthur L. Pollack.

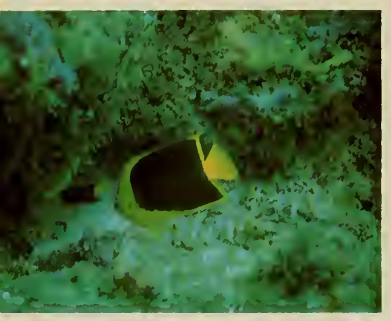
En los Arrecifes de Coral

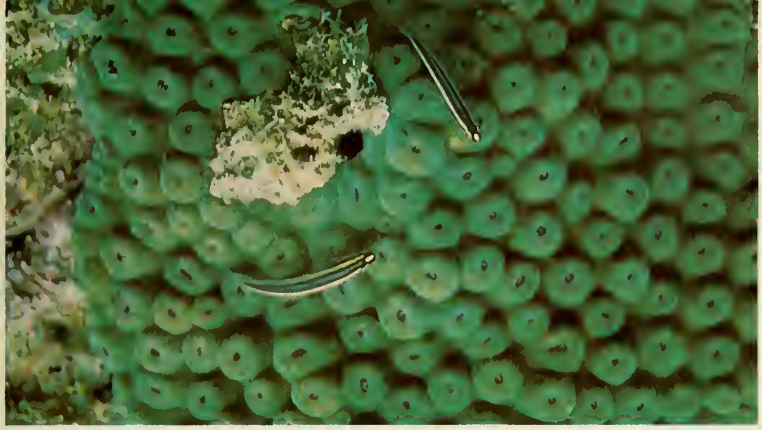
Las fotos submarinas en la doble página del centro, fueron tomadas en arrecifes de coral locales y muestran la variedad de peces espectaculares, de corales y criaturas marinas que puede conseguir el dueño de un acuario marino. La barracuda (5) fue fotografiada por el Dr. Greg Quick y los demás por el Dr. Phillip Akers. Ambos ejercen en el Hospital Gorgas.

El diagrama que aparece abajo ayudará a identificar los diferentes especímenes:

1. Pez Dama de Cola Amarilla
2. Pez Angel Español
3. Pez Angel Gris
4. Cardumen de Tordos de Mar
5. Barracuda del Atlántico
6. Gobi Secretario en una cabeza de coral
7. Gobis de Neón cerca de su refugio en una roca cubierta de pólipos
8. Concha Lengua de Flamenco sobre un coral suave Gorgonian
9. Colonia de Anémonas
10. Coral Flor
11. Un Crinoideo
12. Gusanos Serpúlidos sobre un coral de meandros
13. Un Pez Angel Reina es limpiado de parásitos, práctica sanitaria común entre los peces (tiene lugar sólo en los acuarios marinos).







Un Caballo en la Casa

Por Lori Daisey

"¡TENEMOS UN CABALLO EN la sala!" No, no puede ser, habré oído mal, pensé para mí, siguiendo con mis quehaceres en la cocina. Para otra madre, la posibilidad de que hubiese un solipedo en la sala hubiera sido motivo de pánico. Pero yo estoy acostumbrada a las andanzas de mi esposo Bob y de mis hijas Cheri, Cindy y Rena, de 17, 15 y 6 años, respectivamente. Ya nada me asombra.

Sin embargo, no pude con mi curiosidad y debo confesar que cuando entré a la sala en medio del bullicio y las risas de Bob y Cheri sentí un gran alivio al ver que no se trataba de un cuadrúpedo; sino de un gracioso caballito de mar que tenían dentro de una nevera portátil equipada con un aparato de aeración impulsado por baterías.

La Navidad antepasada había regalado a mi esposo una pecera. Desde entonces a esta parte hemos adquirido otros 20 estanques. Al principio nos concentramos en la cría de peces de agua dulce. Pero cuando Cheri aprendió a bucear y se interesó en el deporte submarino, toda la familia comenzó a hacer excursiones a las playas y a explorar los arrecifes. Descubrimos todo un mundo nuevo.

Después de inscribirnos en la Sociedad Acuario de la Zona del Canal y de escuchar conferencias y ver documentales cinematográficos presentados por los doctores Phillip Akers y Mel Boreham, nos convertimos en empedernidos entusiastas de la cría de peces marinos.

Hasta el momento en que miré en la nevera aquel día, nunca había visto un hipocampo. Era un ejemplar perfecto, de 16½ centímetros. Una amiga se lo había regalado a Cheri. Esperamos que la temperatura del agua en la nevera fuera igual a la de la pecera y, con mucho cuidado, lo trasladamos al estanque. Durante las próximas 12 horas montamos una vigilancia continua para asegurarnos de que ninguno de los otros habitantes lo molestara.

Poco sabíamos que, como principiantes en la cría de peces marinos, nos habíamos echado encima una tarea harto difícil. La cría de hipocampos enanos es relativamente fácil, pues se alimentan muy bien de *Artemia salina*, un crustáceo microscópico que vive en aguas de alta salinidad.

Aunque nuestro caballo marino, que bautizamos con el nombre de "Dynasta", parecía estar contento en su nuevo hogar, se resistió a probar alimento alguno, aunque le ofrecimos una gran variedad de comidas.

Tras haber consultado varios textos en la biblioteca, nos enteramos de que los hipocampos adultos no alcanzan a ver las diminutas artemias salinas pero sí comen pececillos y camarones pequeños. Echamos varios pececillos al tanque esperando que Dynasta los comiera, pero no tuvo oportunidad. Los otros peces se los tragaron sin que él siquiera se diera cuenta que estaban en el tanque.

Mientras tanto, nos propusimos enseñar a Dynasta que nada tenía que temer al ser humano. Lo hicimos poco a poco, metiendo la mano en el estanque, tocándolo levemente y finalmente dejando que su cola se enroscara en el meñique. Así comenzamos a vencer el problema de la alimentación. Cheri tomó un pececillo y sujetándolo por la cola, lentamente lo acercó al hipocampo. Después de examinarlo detenidamente—¡zas!—se lo engulló. Le ofreció otro y nuevamente lo tomó.

A la izquierda: Duke, el hipocampo adulto de los Daisey, entra a la red para comerse un camaroncito mientras los demás habitantes del tanque investigan lo que sucede.
A la izquierda está el pez ángel francés, al fondo, un tímido cardenal de fuego y en primer plano, a la derecha, dos camarones coral de rayas.
A la derecha: Ni Duke ni Frenchi huyen cuando la mano de Cheri invade sus dominios.

"Más, Por Favor"

La próxima vez lo alimenté yo con el mismo resultado. Dynasta nos había aceptado y aceptaba los pececillos que le ofrecíamos, siempre y cuando se los pusiéramos en la boca. Pero no me entusiasmaba mucho la idea de tener que repetir esta operación tres o cuatro veces al día. Además no me agradaba ver morir así a los pobres pececillos.

Me propuse encontrar otro tipo de alimento para Dynasta y llamé por teléfono al Dr. Boreham, quien me sugirió que hiciera la prueba con camaroncitos de agua dulce. Como yo no tenía y el único lugar en que se consiguen es en el Club Tarpón junto al Vertedero de Gatún, el Dr. Boreham muy gentilmente hizo un viaje especial desde el sector Atlántico para traerme algunos de los que tenía en su congeladora.

Descongelé una pequeña cantidad y tomando uno, se lo ofrecí a Dynasta. Lo miró, meneó la cola y se fue nadando hacia el otro extremo del estanque. ¿Qué le vamos a hacer? dije para mí. Sin embargo, cuando saqué el camarón del agua noté que le faltaba un ojo. Además, como estaba muerto, no se movió. Tomé otro camarón, lo examiné para estar segura de que estaba sano y cuando lo metí al agua hice un movimiento con la mano para simular el que hace un camarón vivo. Ahora sí lo aceptó. Repetí el procedimiento y otra vez se lo comió. Yo estaba feliz.

Cualquiera diría que esto nos hubiese satisfecho. Pero lo cierto es que sólo la alimentación de este animalito requería por lo menos 1 hora diaria (los hipocampos comen con gran lentitud) y varias veces al día tenía que mojarme las manos y hasta los brazos para darle de comer. Decidí encontrar otro sistema.

La próxima vez, puse la comida en una red de mango largo. Esperé que Dynasta se acercara al vidrio delantero de la pecera y lentamente sumergí la red detrás de él de manera que los peces no le robaran la cena. Miró la red, pero no se acercó a ella hasta que hice un movimiento rápido para agitar a los camarones. En un abrir y cerrar de ojos estaba adentro comiendo vorazmente. ¡Y no tuve que mojarme ni las manos!

A la sazón recibimos una llamada de un amigo que tenía una pareja de hipocampos adultos y ambos se resistían a comer. ¿Qué hacer? Mi esposo y Cheri partieron inmediatamente con la nevera, el aerador portátil y 5 galones de agua salada (siempre mantenemos una reserva de 40 galones para casos de emergencia). Como 1 hora más tarde, regresaron con dos caballos de mar de los más enclenques que he visto. Ambos habían asumido un color negruzco que es señal de una muerte segura.

Duke observa el minúsculo camarón, antes de decidir si se lo come, mientras un camarón coral se acerca para ver qué es lo que pasa.

Siguiendo el mismo procedimiento que empleamos con Dynasta, metimos las manos en el estanque y les frotamos levemente el lomito con la esperanza de que pronto vendrían a darse cuenta de que esas manos eran manos amigas.

Lamentablemente, al cabo de 1 hora, la hembra había muerto. El otro, sin embargo, se dejó tocar y no mostraba señales de pánico. Al poco rato le ofrecimos un pececillo vivo. Primero lo miró con desgano y por fin, para júbilo de todos, se lo comió de un bocado. Seguidamente alzó la coronita como diciendo "gracias, un poco más por favor". Le ofrecimos otro y también lo aceptó. Ya para entonces teníamos esperanzas de poder salvarle la vida.

Durante las próximas 24 horas nos turnamos en la alimentación del paciente. Cuando recobró las fuerzas suficientemente como para valerse por sí solo, lo trasladamos con cuidado a la pecera de Dynasta. Fue un encuentro verdaderamente conmovedor. Nunca he visto un ballet acuático tan bello como el que ejecutaron ese día los dos animalitos.

Cuando llegó otra vez la hora de la comida, me preocupó un poco la alimentación del nuevo hipocampo, que habíamos bautizado con el nombre de Duke. ¿Podríamos darle de comer en la misma forma que a Dynasta, dentro de la red?

Sumergimos la red con su comida y Dynasta entró como un tiro. Duke le siguió, pero se detuvo con la cola enroscada en el aro de la red y el cuerpo apenas adentro, mientras Dynasta se daba la gran hartada. Duke permanecía inmóvil, observando la escena. ¡Qué decepción! Ya me imaginaba los problemas que me iba a causar en los meses venideros la alimentación de nuestro nuevo caballo marino. Pero cuando ya me había dado por vencida, metió la cabecita más adentro, escogió un camaroncito y se lo engulló de un bocado siguiendo el ejemplo de su compañero Dynasta.

Como 1 semana después cometí un

Duke engulle un pequeñísimo camarón, al paso que Frenchie trata de comer también. La proximidad del alimento hizo salir de su escondite hasta un cardenal de fuego, por lo común nocturno y que aparece en primer plano a la izquierda.

Acostumbrado ya a comer en la red, Duke se aparta del pececillo que Cheri le ofrece con la mano. El pez ángel francés, que aparece a la derecha, hace caso omiso.

error fatal. Habíamos estado buscando alrededor de la Isla Galeta y recogí un poco de coral y decoré con él el estanque de Dynasta y Duke.

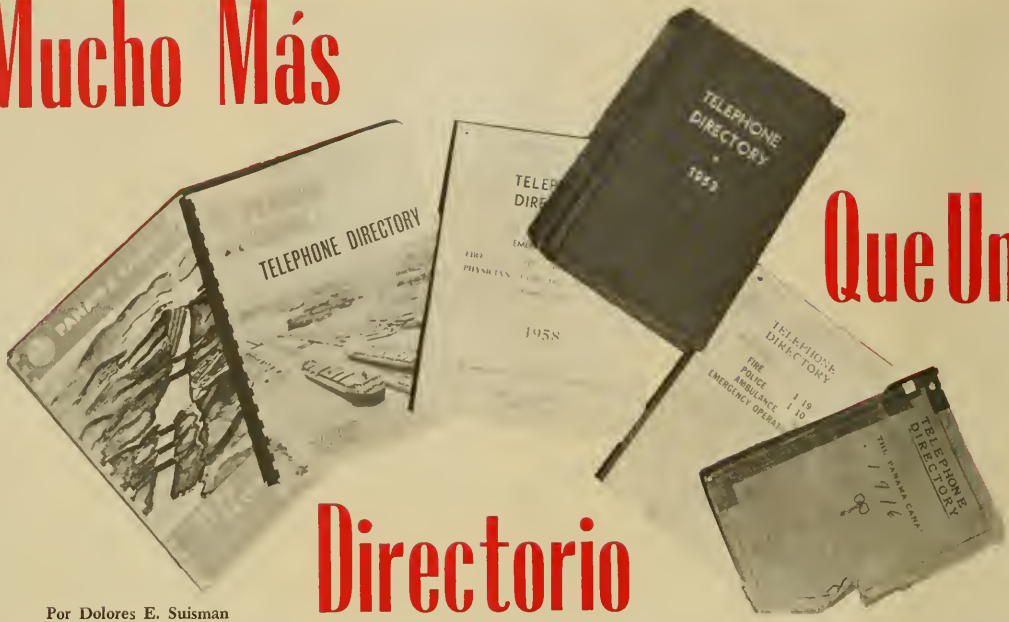
Esa noche encontré a Dynasta con la cabeza atrapada en una abertura del coral, agitándose desesperadamente en su esfuerzo por librarse. Mientras yo sujetaba a Dynasta, Bob poco a poco fue aplicando presión hasta que logró romper el coral. Inmediatamente solté a Dynasta, que nadó hacia una planta marina que era su lugar favorito. Lo examinamos con cuidado sin encontrar lesiones visibles. Pero desde ese momento dejó de comer y murió poco después.

Si el lector piensa dedicarse a la cría de hipocampos, tome nota de nuestra triste experiencia y no decore su estanque con piedras, coral u otro objeto que tenga agujeros en que puedan quedar atrapados. No vale la pena.

Lori Daisey, autora de este artículo está casada con Robert E. Daisey, empleado de la División de Puertos. Su artículo "¿Puedo Tener un Caballo, Papá?", acerca de los caballos de paso fino de su familia, apareció en la revista "Horse Lover's Magazine".

Lori Daisey observa cómo su hija Cheri lleva a Duke de un lado al otro del tanque. Los Daisey dicen que casi todos sus peces dejan que los toquen.

Mucho Más Que Un Directorio



Por Dolores E. Suisman

EL DIRECTORIO TELEFONICO del Canal de Panamá es una rica fuente de información. Además de ser almanaque y libro de historia, contiene información sobre números telefónicos.

En los 60 años que lleva de existencia, su tamaño y contenido han reflejado el crecimiento de la Compañía. El aumento en la variedad de servicios ofrecidos en la Zona del Canal para responder a la demanda, así como la reducción de esos mismos servicios cuando llegaron a ser accesibles en Panamá o los Estados Unidos, se nota claramente en ediciones sucesivas del directorio. Sus páginas muestran aumentos de personal durante tiempos de guerra y una rápida disminución con el advenimiento de la paz. El directorio contiene, en efecto, una historia realística de Panamá.

La primera edición fechada el 1º de diciembre de 1915, fue un folleto de 59 páginas, encuadernada en el papel verde que usaba el Gobierno.

Tenía dos secciones: una lista de los departamentos y divisiones de la empresa del Canal y de las unidades del Ejército y la lista de los suscriptores, en orden alfabético. Había un total de 26.897 empleados, pero sólo 2.000 tenían su nombre en el directorio, debido a que en sus funciones oficiales debían usar el teléfono. De todos ellos, sólo 343 tenían teléfono residencial.

El primer nombre de la lista de suscriptores era "Abston, J. M." y el último "Zunder, F. F.", appellidos que hoy son desconocidos en el Istmo.

Muchos de los nombres que aparecieron en el directorio hace 60 años son conocidos universalmente, como el del General George W. Goethals, oficina: Balboa 230; residencia: Balboa 300.

En el directorio de 1915 aparecieron nombres que todavía aparecen en el de 1974. Uno de ellos es "Benny W. E., Capataz de los Talleres de Paraíso, División de Mecánica". Su hijo Benny, W. L. y su nieto, Benny, W. L. Jr., aparecen en el directorio de 1974.

También había un Hummer, C. D., Capitán de Operaciones en las grúas *Hércules* y *Ajax*, en la División de Mecánica. Era el padre de Hummer, C. W., cuyo nombre apareció en el directorio de 1925 y el abuelo de Hummer, C. W., Jr., actual Subjefe de la División de Dragado.

En 1915, De La Mater, W. W., de la Auditoría de la División de Fortificaciones, aparecía en la lista. Después que murió, el directorio de 1932 incluyó a la Sra. De La Mater, Ann, secretaria del Superintendente de Escuelas. Hoy el hijo de ella, William L. De La Mater, aparece como Edecán del Gobernador.

A pesar de que habían existido teléfonos en la Zona del Canal desde 1910, el primer directorio oficial fue considerado como un magnífico medio para instruir a los residentes en el uso del teléfono, cosa que se hizo con lujo de detalles.

La sección titulada "Para Hacer Llamadas a una Central Distante", incluía instrucciones sobre cómo llamar a centrales tan "distantes" como Pedro Miguel.

Las referencias se fueron complicando a medida que el directorio telefónico del Canal de Panamá creció en tamaño y en alcance.

Por eso fue lógico que en 1915 se buscara la "T" para encontrar "Telephone Branch" (Ramo de Teléfonos), División de Electricidad. Pero en 1916, en el "gran" directorio, de 80 páginas, en la letra T, se encontraba "Teléfono, vea pág. 28". En la página 28, en la E estaba "Electrical Division, Telephones" (División de Electricidad, Teléfonos).

El usuario que buscaba el número del Corral en la C era referido a la B, para el Corral de Balboa; a la G, para el cochero del Gobernador; a la N, para el Nuevo Corral y a la O, para el Old Corral (Viejo Corral).

Las sugerencias influyeron poco en los cambios del directorio. Pero no por ello dejaron de alcanzar enormes cantidades. Frecuentemente la misma sugerencia se repetía todos los años. Se sugirió que se incluyeran mapas, también que se los eliminara; que se usaran indicadores alfabéticos verticales y también

horizontales. Hubo sugerencias para que se utilizaran directorios en forma de cuaderno de hojas sueltas que se pudieran sacar y reemplazar y un hombre, que todos los años le hacía una cubierta de madera a su directorio, sugirió que se hicieran cubiertas de madera para todos. Durante todos estos 60 años, incluso en 1974, se ha repetido la sugerencia de que después de cada nombre se añada el apartado postal.

Las referencias y la organización del directorio han producido más sugerencias que cualquier otro aspecto del directorio. He aquí dos de ellas.

Una: "Para encontrar el número de la Oficina Central de Trabajo es necesario saber que pertenece a la Dirección de Personal y que no aparece con ese nombre, sino como Jefe del Ramo de Empleos de Tarifa Local, en inglés Chief, Local Rate Employment Branch".

Otra: "Para encontrar el número de teléfono del Aseador del Edificio de Administración, debe buscarse en Housing Division (División de Vivienda), Balboa Heights Housing Office (Oficina de la Vivienda), Janitor Foreman (Capataz Aseador), Sótano, Edificio de Administración".

El más persistente de los sugerentes ha enviado una durante todos estos años, en un inglés bastante raro, que en castellano reza más o menos así: "Se sugiere que en el futuro, las cooperativas de crédito aparezcan en el directorio en un solo montón. Hay un tremendo montón

60 Años

James W. Riley, hojea el último directorio, mientras que sobre su escritorio aparece la única colección completa que existe de directorios telefónicos del Canal de Panamá.

Estos raros teléfonos, en uso cuando aparecieron los primeros directorios del Canal de Panamá, serían muy apreciados por los coleccionistas en caso de que se pudieran conseguir.

El directorio de 1919 cumplía con la especificación de tener un agujero en el extremo superior izquierdo, donde había colocado un alambre, con el fin de que se le pudiera colgar de un gancho.

Adrien M. Bouche, empleado jubilado del Canal, ve su nombre en el directorio de 1915, al igual que hace 60 años, cuando apareció el primer directorio telefónico del Canal.

de ellas y se facilitará a los abonados el buscarlas. La gente no siempre sabe el nombre, pero sí la especie a que pertenece el animal".

Si las sugerencias no cambiaron el directorio sí convencieron al Secretario Ejecutivo de que había un problema. En 1917, el Secretario escribió a la Oficina del Canal de Panamá en Washington solicitando una copia del directorio telefónico de Washington, D.C. e "información que se pueda obtener, sin gastos, sobre la manera de recoger y compilar los informes de un directorio de teléfonos".

El resultado fue un directorio estilo "gran ciudad" de 110 páginas en que aparecían las actividades del Canal de Panamá, las de los militares y los individuos en una sola lista alfabética.

Pero si se había resuelto el problema de la organización, las referencias estaban todavía en pañales.

Al año siguiente, un anuncio en The Panama Canal Record, órgano oficial de la Compañía, decía que se estaba imprimiendo un nuevo directorio y que "se hacía uso extenso del sistema de referencias a fin de ayudar a encontrar los números con el mínimo de inconveniencias".

"Uso extenso" era decir poco.

Para encontrar un número militar, primero era necesario buscar en la "M" para "Militar", donde se le informaba que buscara en la A, para "Ejército" (Army en inglés), B, para las Bandas; C, para los Campamentos; F, para los Fuertes; N, para la Armada (Navy en inglés); T, para Tropas o U, para Ejército de Estados Unidos (U.S. Army).

Esta situación no mejoró con el tiempo. Treinta años más tarde, se podían encontrar cuatro o cinco listados consecutivos, todos seguidos de una referencia a otro listado, donde se podía o no encontrar un número telefónico. Por ejemplo: Terminals Building (see Port Captain), que en español es Edificio de Terminales (vea Capitán del Puerto); The Texaco Company (vea Texas Petroleum); Ticket Offices (Oficina de Boletos), (vea División de Ferrocarril); Verificación de Tiempo (vea Contaduría); Verificadores de Tiempo, (vea la División respectiva) y una infinidad más.

La edición del Décimo Aniversario, publicada en enero de 1925, introdujo los sensacionales teléfonos automáticos.

Ahora ,en lugar de mover el conmutador para llamar a la operadora, se indicaba al usuario que marcara el 112, en caso de incendio; el 113 para llamar a la policía; el 114 para solicitar información y el 0 para pedir una ambulancia o llamar a la operadora de emergencia.

Las instrucciones para el uso de los teléfonos automáticos comenzaban con la exclamación ¡Cuidado! ¡Cuidado! en el centro de la parte superior de la página. Debajo de esta advertencia, aparecía una lista de todas las cosas que no se debían hacer. La lista terminaba con algo inquietante: "Es probable que su teléfono quede desconectado si cuelga antes de terminar de hablar".

Una vez que se incluía algo en el directorio, para sacarlo se necesitaba una declaración de guerra, un subterfugio o un recorte drástico en el presupuesto. La advertencia de que usted podía desconectar su teléfono si colgaba antes de terminar de hablar apareció en todas las ediciones durante 27 años.

No pasó mucho tiempo sin que las páginas de información incluyeran tarifas para llamadas de larga distancia. Todas las llamadas más allá de Darién, (estación del ferrocarril a medio camino entre Panamá y Colón), costarían 25 centavos oro; las horas de visita del hospital; las horas de oficina en el Edificio de Administración, (de 8 a 12 del día y de 1 a 4 p.m.), excepto los domingos y días de fiesta; las horas de trabajo de 16 oficinas de correos; el horario completo de los restaurantes y las horas de salida y de llegada de las lanchas a Taboga.

Luego, aparecieron las tablas de mareas, que habrían de ser motivo de controversia; el horario del Ferrocarril de Panamá; las horas en que operaban los comisariatos y "clubhouses" y, más tarde, las horas de operación de las estaciones de servicio de gasolina, de los bancos, almacenes de ventas al por menor, bibliotecas y escuelas. El material informativo crecía año tras año. Pronto aparecieron las tablas que indicaban la hora de la salida y la puesta del sol; conexiones para viajeros desde la Zona del Canal, por mar y aire; el horario del correo aéreo (a Miami y Brownsville, cuatro veces por semana) y los itinerarios de los buques de la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

El directorio también contenía advertencias. Se solicitaba a los abonados que mantuvieran al mínimo sus llamadas sociales durante las horas de oficina y se les informaba que de ninguna manera debían utilizar los teléfonos del Canal de Panamá para solicitar o transmitir información respecto a números o billetes de lotería, o cualquier otro asunto referente a loterías.

En 1915, el costo de los 2.000 ejemplares del primer directorio fue de $145. Para 1918, la cantidad se había duplicado. El Ejército escogió ese momento para contestar la solicitud anual de que pusiera al día sus listas teléfonicas. El Ejército pidió que se le hicieran tres listas: una alfabética, otra clasificada y una que querían incluir dentro de la lista regular del Canal de Panamá. También solicitaron que cada lista se imprimiera en papel de un color diferente.

Cuando el Ejército supo que este trato preferencial le costaría $600, decidió olvidar el asunto.

Para cuando el directorio cumplió 5 años, el costo de impresión había aumentado a $1.435 por 4.000 ejemplares y se formó un comité para estudiar el problema. Durante 2 años se publicaron ediciones en enero y julio. Esto fue lo primero que se eliminó. Pero cuando el comité encontró que los gastos excedían las entradas, decidió que un directorio de 154 páginas para un sistema telefónico de sólo 2.158 abonados "parecía demasiado".

A pesar de que deseaban economizar, los miembros del comité decidieron unánimemente que los empleados no debían llevarse los directorios viejos cuando se mudaban, debido a que "no se considera sanitario el llevar los directorios viejos junto con el teléfono a la nueva residencia".

Después de muchas reuniones, el comité rindió el siguiente informe: En resumen, la cuestión es: ¿Deseamos un directorio de primera clase, como el actual, o uno menos atractivo?" Decidieron seguir con un directorio de primera y aumentar los ingresos vendiendo el directorio a los abonados a "40 centavos oro" y permitiendo a los abonados del sistema telefónico de Panamá y Colón insertar sus nombres en el directorio del Canal mediante el pago de $1.

Puesto que casi todo el mundo quería que su nombre apareciera, se presentó el dilema de cuál sería el tipo de suscriptor que debería aceptarse sin ofender a los usuarios del directorio.

El Jefe de Salubridad objetó la inclusión de un quiropráctico norteamericano residente en Panamá "debido a que a este hombre se le ha prohibido ejercer en la Zona del Canal y no tiene derecho al título de doctor".

El Dr. E. T. Howard, el hombre que "no tenía derecho al título de doctor", contestó así, cuando recibió la nota de rechazo: "Puesto que toda mi práctica la llevo a cabo en la República de Panamá y en ninguna manera interfiere con el Departamento de Salubridad de la Zona del Canal, ya que ningún empleado del Canal de Panamá viene a donde mí si el hospital y los dispensarios lo alivian gratis de sus dolencias, me parece que lo que el coronel objeta es mi título de 'doctor' ". Siguió explicando que la Universidad de Columbia le enseñó el arte de la manipulación; que muchos médicos de los Estados Unidos se habían valido de sus servicios y añadió, generosamente, que tendría mucho gusto en trabajar bajo la dirección de cualquier miembro del personal del Jefe de Salubridad, en caso "de que se requieran mis servicios".

Uno de los pocos acontecimientos que en realidad pudo reducir las páginas del directorio fue la II Guerra Mundial. Alguien sugirió que quizás no se debía incluir a los países enemigos que mantenían funcionarios diplomáticos y consulares en Panamá. Otra sugerencia fue: "En vista de la situación internacional existente, es extremadamente difícil determinar quién debe ser incluido en nuestro directorio telefónico". Jamás se volvieron a ver listas diplomáticas y consulares.

Los militares desaparecieron del directorio porque el Ejército consideró que "los directorios no secretos, para uso general, constituían un medio perfecto para que los agentes enemigos consiguieran información completa acerca de las unidades militares".

Pero las tablas de mareas, que era lo que más controversias había creado, parecía que seguirían apareciendo para siempre. Pero en 1965, se tomó una decisión atrevida y se escribió un memorándum de mucha prosopopeya al respecto de las tablas de mareas: "Aprobado por el Gobernador. Omítanse del directorio telefónico. Póngase un aviso en el nuevo directorio. No lo anuncien en el Spillway ni en ninguna otra parte".

En 1959, año en que aparecieron los mapas de los distintos poblados, las grapas usadas en la encuadernación del directorio fueron objeto de críticas. Si hemos de creer las cartas de los abonados, cada vez que buscaban una dirección, daba la casualidad que el número de la casa estaba precisamente debajo de la grapa.

En 1974, muchos se arrepintieron de haber criticado a las grapas, cuando un pegamento defectuoso, causó que el directorio comenzara a perder sus hojas después de ser usado unas cuantas veces.

Durante la mayor parte de los últimos 20 años, no se alteró el directorio. Fueron pocos los que pensaron en cambiarlo. En 1964, los números de emergencia se pusieron en una página interior y se le puso una ilustración a la cubierta. Pocos años después aparecieron fotografías en la cubierta y un concurso dio por resultado una cubierta a dos colores en 1970.

En 1972 tuvo lugar el último cambio importante: todas las páginas de información aparecieron en inglés y castellano.

Una colección de todos los directorios—y sólo existe una—es inapreciable fuente de información. Sin ella, quizás no sabríamos que Crede Calhoun fue el primer Director de Asuntos Civiles. Que el sol salió en Balboa a las 6:11 a.m. el 26 de agosto de 1926. Que la marea alta tuvo lugar en Cristóbal a las 2:22 a.m. el 7 de diciembre de 1941.

Esto quizás se hubiera perdido para siempre si, el 25 de septiembre de 1914, el Secretario Ejecutivo no hubiera escrito una nota al "Superintendente de Teléfonos y Señales", solicitándole que "tan pronto como sea posible se imprima, un directorio telefónico para este Edificio de Administración.

Eso era en aquellos tiempos. Hoy es un libro bien encuadernado con una tirada de muchos miles. Mañana . . . quizás vuelva a tener las tablas de mareas.

La Confección del Directorio de 1975

Albert Farrell escribe los nuevos nombres que aparecerán en el directorio y retira otros, con el fin de poner al día las páginas para que sean reproducidas en la Imprenta del Canal.

La Sra. Judith de Holder entrega los paneles originales del directorio de 1975 a Juan Fernández V., a la izquierda y a Rafael Camargo, quienes confeccionarán los negativos que servirán para su impresión.

Roy Goreng verifica las páginas, no cortadas aún, con mapas de los diferentes poblados, al salir de la prensa.

Después de los problemas que causó un pegamento defectuoso, José Aguilar se asegura que el directorio de 1975 quede engrapado perfectamente.

Rincón Culinario

Arroz

Por Fannie P. Hernández

HA SIDO UTILIZADO PARA PAGAR impuestos, deudas, salarios y para arrojarlo a las novias para darles buena suerte. Ha salvado a millones de morir de hambre y actualmente proporciona a la mitad de la población del mundo el 80 por ciento de sus calorías. En todo el mundo se consume más arroz que cualquier otro alimento.

Este grano, pequeño pero de gran valor alimenticio, se conoce desde hace muchísimo tiempo—alrededor de 5.000 años—y ha desempeñado un importante papel en la historia de la humanidad. La historia antigua del Asia indica que en China, unos 2.500 años antes de Cristo, se le tenía tal veneración que sólo el Emperador tenía el privilegio de cultivarlo. Se le usaba en los ritos religiosos, como ofrenda y era el símbolo de la felicidad y la abundancia.

El cultivo del arroz se extendió poco a poco a los países civilizados del Mediterráneo. Los egipcios lo cultivaban 400 años antes de Cristo. Los griegos y los romanos lo cultivaron y mucho después, los moros lo llevaron a España, de donde fue introducido en el Nuevo Mundo por los conquistadores.

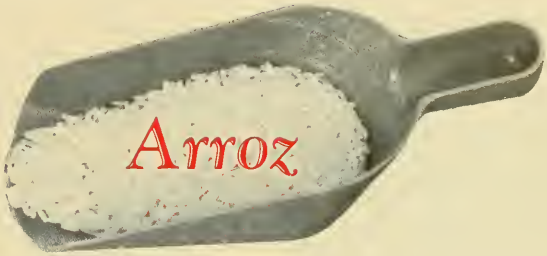
En los Estados Unidos, se sembró por primera vez en Carolina del Sur. Después de la Guerra Civil, Louisiana se convirtió en el centro del cultivo del arroz. Hoy en día se cultiva en Mississippi, Arkansas, Texas y California. Louisiana y Mississippi producen principalmente el grano de tipo largo, mientras que en California hay un grano redondo, conocido también como arroz japonés.

De acuerdo con un estudio hecho por el Instituto Internacional de Investigación sobre el arroz, existen más de 9.779 variedades de arroz de muy diferentes tipos, formas y colores en todo el mundo. Los dos tipos principales son el arroz de las tierras altas, que crece en suelo ordinario y el arroz acuático o de las tierras bajas, que se cultiva en tierras calientes, pantanosas o en campos irrigados. Se prepara para la venta en cáscara o pilado. También hay el arroz silvestre, que no es un verdadero arroz, sino el grano de una hierba perenne que existe en Norte América.

Este humilde grano ha sido asimilado por la cocina de casi todas las regiones del globo. Muchos países producen por lo menos un plato conocido universalmente.

Los españoles combinan los mariscos con los vegetales para regalarnos la paella; en Italia, donde paradójicamente se consume más arroz que pastas, cocinan el arroz en caldo de pollo, para producir el delicioso risotto; los países del Medio Oriente sofríen el arroz en mantequilla, aceite de oliva y cebolla (añadiendo frecuentemente almendras rebanadas), para un alimento llamado pilaf. Cada país come el arroz, hervido o sofrito, en sopas o como plato principal combinado con mariscos, carnes de ave o de res, con vegetales y también como postre.

El arroz es parte importante de la dieta del panameño, que lo come en grandes cantidades. El consumo promedio per cápita asciende a 320 gramos diarios, lo que equivale a 220 libras al año. Entre los países latinoamericanos, sólo Surinam y Guyana, con un consumo diario per cápita de 600 gramos, consumen más arroz que Panamá.



De 100.000 a 110.000 hectáreas de suelo panameño están dedicadas al cultivo del arroz y la cosecha de 1973 a 1974 produjo aproximadamente 3.574.600 quintales de arroz en cáscara, que dieron un promedio del 60 por ciento en arroz pilado. La provincia que produce más es Chiriquí, con un 46 por ciento de la producción total. Coclé está en segundo lugar y Veraguas en el tercer puesto.

Las tres principales variedades que se producen en Panamá son Nilo 1 y Nilo 2, arroz de grano extra largo que constituye el 70 u 80 por ciento de la cosecha total. Este arroz se originó en Surinam y fue desarrollado en El Salvador, Centro América. También se cultiva una variedad, CICA 4, desarrollada en Colombia.

A pesar de que existen muchas teorías sobre el método de cocinar el arroz, hay dos métodos sencillos que dan un arroz esponjoso y bien cocinado, cuando se hierve o se sofríe y luego se le deja secar. Al cocinar el arroz debe recordarse dos cosas: sólo se le debe cocinar en la cantidad de agua que puede absorber para conservar sus valiosas vitaminas y siempre se debe usar una paila u olla gruesa con tapadera bien ajustada.

Arroz Hervido

Para hacer tres tazas de arroz, use una taza de arroz crudo, dos tazas de agua, 1 cucharadita de sal y una cucharada de mantequilla en una olla de dos cuartos de capacidad. Hágalo hervir con llama alta y después baje la llama. Revuelva con un tenedor una vez, cúbralo con una tapa que quede ajustada y déjelo cocinar por 14 minutos. (Mientras se esté cocinando no lo revuelva ni lo destape). Quítelo de la estufa y sirva. Para obtener un arroz más esponjoso, déjele la tapa unos minutos más y déjelo evaporar.

Arroz Sofrito

Derrita tres cucharaditas de mantequilla en una olla. Sofría a media llama una cebolla mediana picada, hasta que se dore. Añada una taza de arroz y revuelva hasta que los granos estén brillantes. Añada dos tazas de agua o de caldo de pollo y una cucharadita de sal. Déjelo hervir y después siga el mismo procedimiento del arroz hervido.

Uno de los platos de arroz más deliciosos que se hacen en Panamá es el arroz cocido en leche de coco.

Arroz con Coco

1½ taza de arroz
1 coco rallado
1 taza de agua hirviendo
1½ cucharadita de sal
1 cucharadita de mantequilla
3 tazas de agua

Eche el agua caliente sobre el coco rallado, deje asentar por unos minutos hasta que esté lo suficientemente fresco como para colarlo y obtener la leche. Añada 3 tazas de agua al coco rallado y póngalo aparte. Vierta la leche del coco en una olla y déjela cocinar hasta que se forme la mantequilla de coco y esté algo tostada. Añada el arroz y revuelva hasta que se dore. Cuele el coco rallado otra vez y añada el arroz al líquido que

El arroz, base de muchos platos, requiere medidas exactas para su cocimiento y una olla pesada que se pueda tapar bien.

Arroz con guandú, uno de los platos tradicionales de Panamá, tiene un aroma único. Al cocinarse, el guandú exhala un aroma delicioso que se hace más apetitoso cuando el arroz se cocina en leche de coco.

resulte. Echele sal y mantequilla. Cuando el líquido haya sido absorbido, baje la llama, tape el arroz bien y cocínelo de 15 a 20 minutos.

Un arroz dulce, que no es un postre, es el arroz con pasitas, que frecuentemente se cocina en leche de coco, pero que también se puede hacer con agua. Es delicioso con jamón.

Arroz con Pasitas

2 tazas de arroz
4 tazas de agua o leche de coco
1 taza de pasitas
½ libra de mantequilla
2 rajas de canela
1 cucharadita de sal
1 taza de azúcar morena

Cocine las pasitas en mantequilla hasta que engorden. Sáquelas con un cucharón de colar. Añada arroz a la mantequilla y revuélvalo hasta que se doren los granos. Añada el líquido, la sal y las pasitas. Hierva hasta que sea absorbido casi todo el líquido. Espolvorée el azúcar morena sobre la superficie y cuando se haya derretido y esté casi seco el arroz, cúbralo, baje la llama lo más posible y cocínelo durante 20 minutos. Sáquelo de la estufa. Con un cucharón revuelva desde el fondo de la olla. Mézclelo con cuidado.

Tan típicamente panameño como el sombrero "pintao" es el arroz con guandú. El guandú es una especie de guisante de un sabor extrordinario. El guandú, llamado también frijol de palo, se puede comprar en racimos o desgranado, en el mercado cuando está en estación. El resto del año se consigue enlatado en los supermercados.

Arroz con Guandú

½ taza de guandú
1 taza de arroz
1 cucharadita de sal
1 coco rallado
4 tazas de agua caliente

Ponga el coco rallado en agua, déjelo asentar por unos minutos y después, cuélelo para obtener la leche. Cocine el guandú en ese líquido hasta que se haya reducido a 2 tazas. Añada el arroz y la sal. Cocine a llama alta hasta que el líquido sea absorbido. Cúbralo y déjelo secar durante 14 minutos. (Un delicioso aroma invadirá la cocina).

El Arroz con Pollo vino de España a México, luego al Perú, Colombia y Cuba. Cada país tiene su versión y Panamá tiene varias. Hé aquí una de ellas:

Arroz con Pollo

1 pollo de 3 libras, en pedazos
1½ taza de arroz
½ taza de aceite de oliva
1½ cucharadita de sal
una pizca de pimienta
3 pimientos morrones en tiras
2 tomates maduros grandes cortados
1 diente de ajo
1 cucharadita de orégano
2 granos de pimienta
agua caliente o caldo caliente de pollo
1 cucharadita de alcaparras
12 aceitunas negras

En un mortero, machaque el ajo, la sal, los granos de pimienta y el orégano con un poquito de aceite. Frote las presas de pollo con esta mezcla y déjelas sazonar durante unos minutos. En una paila, fría el pollo en el aceite hasta que esté dorado. Añada los tomates, alcaparras, aceitunas y 2 de los pimientos. Cocine hasta que el pollo esté casi tierno. Añada el arroz, luego el líquido caliente hasta que esté una pulgada arriba del arroz. Cúbralo y cocine a fuego lento hasta que el líquido sea absorbido. Adorne el arroz con las tiras de pimientos morrones. Algunos cocineros añaden una taza de guisantes cocidos antes de servir.

Con la abundancia de mariscos que hay en Panamá, existen docenas de platos que combinan el arroz con un marisco o varios de ellos. Hé aquí uno muy popular en los hogares panameños.

Arroz con Camarones

1 cebolla picada
2 tomates
2 clavos de ajo
2 libras de camarones
1 latita de pasta de tomate
2 cucharaditas de aceite de oliva
2 tazas de arroz
4 tazas de agua
aceitunas y alcaparras al gusto

Fría la cebolla, los tomates y el ajo en aceite. Añada los camarones bien limpios, todavía crudos. Añada 4 tazas de agua caliente y cocine durante 5 minutos. Saque los camarones. Añada el arroz al líquido y cocine hasta que el arroz se ablande. Añada los camarones, alcaparras y aceitunas. Mézclelo todo cuidadosamente con un tenedor. Cúbralo y sáquelo de la estufa. Sirva después de 5 ó 10 minutos.

El arroz se usa también en los postres de Panamá, ya sea en forma de pudín de arroz o como un delicioso postre hecho con leche de coco y chocolate.

Arroz con Cacao

1 taza de arroz
1 taza de agua
1 taza de leche de coco
4 rajas de canela
1 lata de leche condensada
1 latita de sirope de chocolate
½ taza de azúcar

Deje el arroz durante la noche en suficiente agua como para que lo cubra. Después, añada la leche de coco y las rajas de canela al arroz. Cocine a fuego lento hasta que se disuelva, añadiendo más leche de coco para mantener una consistencia suave. Quite las rajas de canela. Añada el azúcar, la leche condensada y el sirope. Cocine revolviendo constantemente con llama baja hasta que parezca natilla. Enfríelo. Sírvalo con crema de coco.

Navegación

EL ALMIRANTE SAMUEL ELIOT Morison, ganador del Premio Pulitzer mejor conocido por sus libros "The European Discovery of America: The Northern Voyages" y su última obra "The European Discovery of America: The Southern Voyages", figuraba entre los pasajeros del *Santa Mercedes* este año, cuando zarpó de Los Angeles para recorrer la América del Sur. Morison fue escogido por la Cía. Prudential Lines para narrar las aventuras del famoso navegante que fue el primero en descubrir el Estrecho de Magallanes en 1520.

El *Santa Mercedes* tomó sólo 2 días para cruzar el Estrecho, comparado con los 37 días que le tomó a Magallanes. Durante el crucero, la nave atracó en Balboa, Manzanillo, Acajutla, Cartagena, La Guaira, Río de Janeiro, Santos y Buenos Aires, antes de cruzar el Estrecho en pleno verano de esas regiones.

Morison, quien cuenta ahora 87 años de edad, es Distinguido Profesor Emerito de Harvard y ha ganado toda clase de premios de historia y bellas artes en los Estados Unidos (entre ellos el Premio Pulitzer en dos ocasiones y la medalla Emerson-Thoreau).

Es también consumado marino que ha hecho viajes de reconocimiento y con frecuencia ha repetido los conocidos viajes de la época del descubrimiento.

Morison podría añadir otra dimensión al viaje por el Estrecho, en virtud de su vasto conocimiento del viaje original de Magallanes.

En su libro "The Southern Voyages", puntualiza, por ejemplo, que Magallanes se hizo a la mar en su primer viaje alrededor del mundo con el pleno conocimiento de que tres capitanes españoles de su flota planeaban asesinarlo.

Fue un Domingo de Ramos en San Julián, en la Patagonia, que los amotinados finalmente intentaron consumar su plan. Capturaron a tres de los barcos de Magallanes y le exigieron que se rindiera. Magallanes, no obstante, haciendo uso de su audacia y extraordinaria experiencia en la mar, se las ingenió para recuperar su flota, operación en que únicamente uno de sus hombres resultó herido. Debido a que el amotinamiento era considerado un delito grave, Magallanes ahogó a uno de los capitanes y lo descuartizó, al segundo lo colgó y al tercero lo dejó abandonado.

Mientras los pasajeros del *Santa Mercedes* descansaban cómodamente y escogían sus comidas, no podían menos que sentir admiración por Magallanes, quien tuvo que vencer tan adversas condiciones. Morison contó que el alimento se tornó tan escaso durante su primera travesía por el Pacífico, que las ratas se vendían como alimento a 1.16 oro y los marineros recurrían como último recurso a comerse pedazos de cuero desgastado de los arreos de la embarcación.

El *Santa Mercedes* y los barcos gemelos el *Santa Mariana, Santa María* y *Santa Magdalena,* frecuentemente realizan visitas al Istmo en sus travesías desde los Puertos de la Costa Oeste de Canadá, México, América Central y el Caribe. En sus viajes recorren la América del Sur cada 14 ó 16 días durante todo el año.

Cruceros por el Canal

Cada día más y más barcos de crucero están ofreciendo viajes por el Canal.

Durante 1975, aproximadamente 8.000 pasajeros participarán en 16 cruceros por el Canal ofrecidos por la firma Royal Viking Line y que se iniciarán en ambas costas de los Estados Unidos, incluyendo uno en Nueva Orleans.

Entre su material de promoción, la Royal Viking Line escribe sobre el Canal: "En un tiempo, un viaje por el Canal suponía barcos bananeros, selvas humeantes y pequeños grupos de viajeros intrépidos, dispuestos a llegar a un puerto distante en el extremo de la América del Sur, o lugares más lejanos. Hoy día, los pasajeros tienen silla de primera fila para el viaje, en salones con aire acondicionado".

Los barcos de la Royal Viking ofrecen en su totalidad alojamientos de primera clase (un 94 por ciento con vista al océano) para unos 500 pasajeros, con amplios camarotes y salones. La decoración es escandinava con acabado hecho por los mejores artistas de la región. La comida es internacional con especialidades nativas de algunos de los puertos que son visitados. Como el viaje de la Prudential por Sur América, conferenciantes invitados ofrecen información sobre los lugares visitados.

El Pájaro de la Royal Viking Line

Aunque la Royal Viking Line se inició hace pocos años, sus tres barcos, *Royal*

El "Royal Viking Sky", uno de los tres cruceros de la Royal Viking Line, se desliza por el Corte Gaillard.

TRANSITO DEL CANAL SEGUN NACIONALIDAD

Primera Mitad del Año Fiscal

Nacionalidad	1975 Nº de tránsitos	1975 Toneladas de carga	1974 Nº de tránsitos	1974 Toneladas de carga	1965-69 Nº de tránsitos	1965-69 Toneladas de carga
Belga	71	535,377	78	279,717	39	100,725
Británica	638	7,030,475	638	6,924,670	679	5,072,872
Chilena	68	828,951	43	665,614	60	406,198
China Nac.	80	1,050,329	104	1,146,805	57	443,818
Colombiana	70	148,780	94	230,816	117	225,971
Chipriota	136	911,080	107	649,689	7	50,000
Danesa	151	1,204,269	175	1,362,868	198	1,137,816
Ecuatoriana	50	419,881	46	509,732	33	41,799
Francesa	123	733,936	113	663,295	107	421,446
Alemana Occ.	379	2,303,193	378	2,516,863	590	2,063,139
Griega	633	9,410,121	701	9,478,162	255	2,606,268
Italiana	116	743,403	135	1,025,817	110	743,021
Japonesa	646	6,042,448	643	6,923,312	468	3,431,691
Liberiana	950	17,812,491	894	15,417,105	674	8,920,295
Holandesa	207	921,077	229	1,334,531	257	1,086,592
Nicaragüense	42	75,266	37	68,318	36	55,717
Noruega	428	6,815,866	518	7,636,929	739	7,171,883
Panameña	509	3,825,363	505	3,256,365	261	1,215,812
Peruana	97	1,012,647	90	838,128	79	387,875
Polaca	45	288,509	20	92,909	7	56,174
Surcoreana	56	384,599	50	302,761	14	87,421
Soviética	76	487,638	132	822,350	27	207,691
Sueca	171	1,753,471	163	1,248,731	225	1,462,003
Estadounidense	538	4,649,986	616	5,045,671	823	4,602,063
Yugoslava	43	468,751	34	448,961	12	134,854
Otras	434	3,399,216	425	3,332,238	368	1,435,550
Total	6,757	73,257,123	6,968	72,222,357	6,242	43,568,694

MOVIMIENTO DEL TRANSITO SOBRE LAS PRINCIPALES RUTAS

(Primera Mitad del Año Fiscal)

Rutas comerciales (Embarcaciones comerciales de 300 toneladas netas o más)	1975	1974	Promedio de tránsitos 1965-69
Costa Este de EE. UU.—Asia	1,595	1,777	1,389
Europa—Costa Oeste de Sur América	540	547	651
Costa Este de EE. UU.—Costa Oeste de Sur América	624	640	895
Europa—Costa Oeste de EE. UU. —Canadá	389	422	484
Europa—Asia	435	374	107
Europa—Oceanía	250	238	191
Costa Este del Canadá—Asia	163	226	99
Entre Costas de EE. UU. (incluso Hawaii)	200	206	258
Costa Este de Sur América—Asia	132	133	96
Costa Oeste de Sur América—Antillas	132	172	130
Demás Rutas	2,297	2,233	1,931
Total	6,757	6,968	6,231

TRANSITO COMERCIAL Y PEAJES—POR MES

Embarcaciones de 300 Toneladas Netas o Más (Años Fiscales)

Mes	Travesías: Primera Mitad 1975	Travesías: 1974	Travesías: Promedio 1965-69	Peajes en bruto (En miles de dólares)[1]: Primera Mitad 1975	Peajes: 1974	Peajes: Promedio 1965-69
Julio	1,219	1,210	1,067	$11,834	$9,697	$6,322
Agosto	1,121	1,127	1,044	12,254	9,663	6,298
Septiembre	1,095	1,125	1,015	11,928	9,530	6,139
Octubre	1,125	1,220	1,049	11,855	10,170	6,387
Noviembre	1,086	1,160	1,021	11,150	9,772	6,258
Diciembre	1,111	1,126	1,035	11,487	9,886	6,409
Enero	-----	1,200	1,003	-------	10,574	6,167
Febrero	-----	1,026	922	-------	8,988	5,654
Marzo	-----	1,189	1,098	-------	10,137	6,748
Abril	-----	1,202	1,087	-------	10,016	6,681
Mayo	-----	1,229	1,110	-------	10,417	6,854
Junio	-----	1,219	1,052	-------	10,573	6,609
Totales año fiscal	-----	14,033	12,503	-------	$119,423	$76,526

[1]Antes de cualquiera deducción en los gastos de operación.

TRAFICO POR EL CANAL DE PANAMA

DURANTE LOS 6 PRIMEROS MESES DEL AÑO FISCAL DE 1975

TRANSITOS (Naves de Gran Calado)	1975	1974
Gratis	6,757	6,968
Del Gobierno de EE. UU.	107	95
Comerciales	2	10
Total	6,866	7,073
PEAJES °		
Comerciales	$70,533,506	$58,750,924[1]
Gobierno Estadounidense	882,164	540,368
Total	$71,415,670	$59,291,292[1]
CARGA°° (Naves de Gran Calado)		
Comerciales	73,257,123	72,222,357
Gobierno Estadounidense	348,541	258,436
Gratis	--------	--------
Total	73,605,664	72,480,793

° Incluye los peajes de todas las naves, pequeñas y de alto bordo.
°° Las cifras de carga representan toneladas largas.
1 Revisado.

Viking Star, Royal Viking Sea y *Royal Viking Sky* han sido de un atractivo fuera de lo común debido a su belleza y a su estilo noruego.

Muchos visitantes de estos barcos en el Canal han manifestado curiosidad sobre el origen del pájaro estilizado que aparece en sus chimeneas.

Cuando la Royal Viking Line dispuso desarrollar un diseño general para sus barcos, comenzó con el emblema, que se inspiró en el símbolo de los antiguos normandos.

La compañía requirió información sobre la historia y el folklore, la tapicería antigua y la pedrería y sobre los pájaros y su influencia en la Edad de los Vikingos (800-1000 D.C.). Los vikingos rindieron veneración a los pájaros y a las águilas. Por tradición, el águila era considerada un ave divina y sabia, estrechamente vinculada a Odín, el dios tuerto de los países del norte, cuya morada era el *Valhalla*. Los reyes noruegos, vikingos y grandes deidades eran representados y simbolizados como águilas.

La profecía vaticinaba una batalla entre los dioses y los poderes del demonio y predecía que el gallo del Valhalla cantaría para prevenir a los guerreros de Odín, y que sería "ominosamente imitado por el gallo rojo del infierno".

La Royal Viking Line revivió este símbolo venerable de los vikingos en 1970, cuando estos tres modernos buques noruegos fueron puestos en servicio por esta nueva compañía de cruceros.

Fertilizantes Para los Arabes

Un embarque de estiércol líquido pasó recientemente por el Canal de Panamá hacia el Lago St. Charles, La., en donde fue bombeado a un buque cisterna, con destino a Bahrain y Dubai, en el

Golfo Pérsico. El embarque, el primero que pasa por el Canal, de 850.000 galones, tuvo su origen en Tacoma.

Está siendo transportado al Medio Oriente para ser empleado en un proyecto en el desierto de $1.000 millones financiado con petrodólares árabes. El proyecto consiste en mezclar el fertilizante líquido con virutas de madera, cubrir el desierto con esta mezcla y plantar hierba para transformarlo en suelo fértil y prevenir la erosión. Los dos estados árabes han contratado 50.000 toneladas métricas por año, según un funcionario de Worldwide Brokers, de Louisiana. El proyecto es de 250.000 galones por mes, según el contratista local.

En virtud de que la industria lechera está siendo afectada por la recesión económica, el nuevo proyecto se considera vital para esa industria. Un granjero afirma que "hemos estado operando con un déficit de $3.000 al mes. Ahora podemos ganar hasta $4.000 al mes en estiércol".

Uso del Inglés

Un nuevo valor le ha sido dado al inglés, al adoptarlo la Organización Marítima Internacional de Consulta como el idioma marino, dice la revista Fairplay International Shipping Weekly.

La revista señala:

"En un mundo en que un mensaje o una orden pueden ser mal entendidos y conducir por ejemplo a la destrucción de la mayoría de las playas en el noroeste de Europa por un enorme buque petrolero, resulta suficientemente clara la importancia de métodos de comunicación internacionalmente aceptados y los angloparlantes del mundo pueden muy bien sentirse agradecidos de que su idioma haya sido escogido. Aquellos que creen hablar la lengua de Shakespeare, sin embargo, no dejarán de quedar perplejos al oir algunas palabras que han llegado a formar parte del léxico, tales como "doppler", "mach number", "coriolis", "isogriv" y "VORTAC", por ejemplo, esta última definida como "la ubicación de un VOR con respecto al elemento medidor de la distancia de un faro TACAN de tierra".

El Barco Más Grande en Circulación

La Dirección Americana de Navegación (ABS), recientemente clasificó al mayor barco que se encuentra a flote. Se trata del *Globtik London*, de 476.292 toneladas de peso muerto. El barco, de bandera británica, mide aproximadamente 1.181 pies de largo, 203 pies de ancho y 181 pies de altura, desde la quilla hasta la base de la cubierta principal.

MOVIMIENTO DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS

(Cifras en Toneladas Largas)

Del Pacífico al Atlántico

Producto	Primera Mitad del Año Fiscal 1975	1974	Promedio 1965-69
Hierro y acero manufacturados	4,832,370	3,401,890	1,816,926
Petróleo y derivados	4,385,673	5,843,529	643,782
Menas, varias	3,117,063	3,074,279	2,957,624
Azúcar	1,842,260	1,832,808	1,460,243
Madera y derivados	1,674,555	2,640,783	2,196,431
Pulpa de madera	919,416	809,518	374,817
Carbón y hulla	881,163	297,038	95,051
Metales, varios	834,817	475,767	651,078
Alimentos refrigerados (excluyendo bananos)	789,980	764,270	623,764
Azufre	714,949	813,758	499,550
Potasa	686,437	401,777	103,009
Pescados y similares	537,532	232,146	754,400
Autos, camiones, accesorios y piezas	509,580	461,982	38,594
Papel y productos de papel	353,146	244,083	141,696
Productos químicos no clasificados	245,251	153,874	118,463
Otros	6,377,983	5,583,155	4,354,577
Total	28,702,175	27,030,657	16,830,005

Del Atlántico al Pacífico

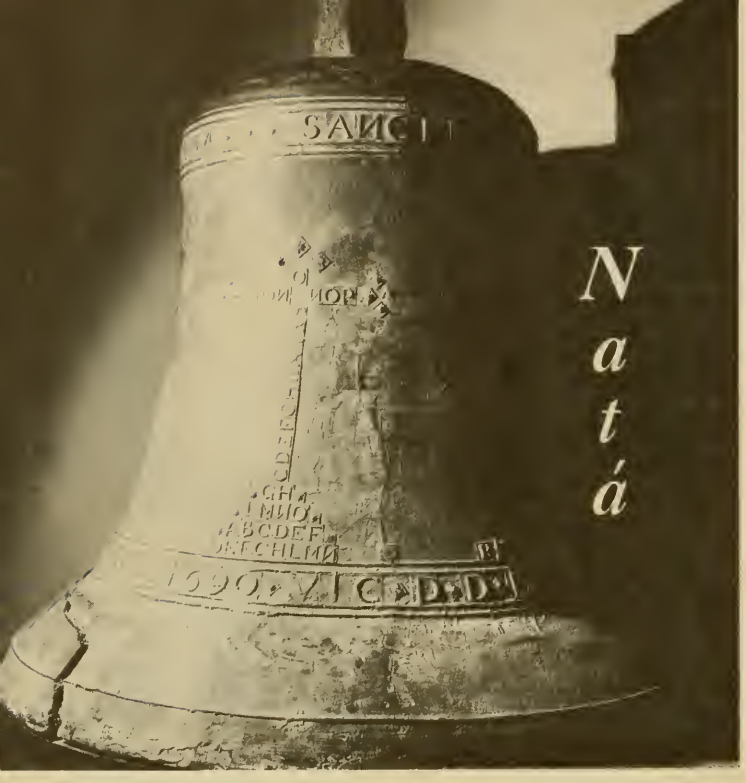
(Cifras en Toneladas Largas)

Producto	Primera Mitad del Año Fiscal 1975	1974	Promedio 1965-69
Carbón y coque	13,019,920	8,262,531	4,483,207
Petróleo y derivados	7,577,168	8,749,089	7,382,958
Maíz	3,392,113	5,675,008	1,339,076
Fosfatos	2,826,222	2,545,084	1,911,363
Trigo	2,738,492	3,301,650	621,073
Frijoles de soya	1,911,300	2,065,802	1,165,254
Menas, varias	1,232,583	1,250,883	816,530
Sorgo	1,183,903	1,458,630	N.A.
Hierro y acero manufacturados	1,050,553	805,054	907,176
Metales (chatarra)	1,036,239	1,994,046	1,458,047
Azúcar	756,192	715,768	406,555
Fertilizantes no clasificados	636,954	642,653	218,304
Metales varios (excluyendo la chatarra)	503,338	362,340	661,758
Productos químicos no clasificados	466,329	712,419	428,399
Papel y productos de papel	378,770	383,702	349,756
Otros	5,844,872	6,267,041	4,589,233
Total	44,554,948	45,191,700	26,738,689

TRANSITOS COMERCIALES Y DEL GOBIERNO

	Primera Mitad del Año Fiscal 1975 Del Atlántico al Pacífico	Del Pacífico al Atlántico	Total	1974 Tatal	Promedio de tránsitos 1965-69 Tatal
Naves comerciales:					
De gran calado	3,335	3,422	6,757	6,968	6,231
Pequeñas [1]	194	160	354	365	276
Total comerciales	3,529	3,582	7,111	7,333	6,507
Naves del Gobierno de EE. UU.: [2]					
De gran calado	53	54	107	95	447
Pequeñas [1]	24	33	57	58	63
Total comerciales y del Gobierno de EE. UU.	3,606	3,669	7,275	7,486	7,017

1 Naves de más de 300 toneladas netas o 500 toneladas de desplazamiento.
2 Naves sobre las cuales se acreditan peajes. Antes del 1º de julio de 1951 las naves del Gobierno de Estados Unidos transitaban el Canal gratis.



Pastoral y Progresista

Por José T. Tuñón H.

HASTA EL AÑO 1938, NATA, POblación situada a unos 180 kilómetros al suroeste de la ciudad de Panamá no constituía más que una preciada reliquia histórica de los panameños.

Natá de los Caballeros, que fue el nombre que le dieron los conquistadores, fue fundada en 1520 con un núcleo de familias nobles españolas, circunstancia a la que debe su nombre y es la ciudad más antigua de Panamá, pues jamás ha estado deshabitada desde su fundación. El Gobierno de Panamá ha declarado la Iglesia monumento nacional.

Hasta 1938, Natá, con unos 1.000 habitantes, aparte de su acervo histórico y de ser un atractivo para turistas y estudiosos, causaba poco impacto en el resto de la República.

Situada en medio de una región sumamente fértil, limitada por dos caudalosos ríos, el Grande y el Chico, Natá venía siendo estudiada, casi desde el nacimiento de la República como un posible centro agrícola y ganadero. Pero en ese tiempo existía muy poco interés en Panamá por el desarrollo agro industrial. Fueron los representantes de los ganaderos de la región ante la Asamblea Nacional de Panamá los que lograron que se otorgara el primer contrato industrial para la elaboración de productos lácteos.

Ese año de 1938, se inauguró en Natá la fábrica de la Cía. Panameña de Alimentos, S.A. y con ello cambió la fisonomía de esa población. La alta chimenea de la fábrica, que se divisa desde kilómetros a la redonda, señala que esa área, dedicada antes a una agricultura y ganadería rudimentarias y primitivas, ha ingresado de lleno en el proceso de la industrialización.

Desde que inició sus operaciones, modestamente, procesando 519.000 litros de leche al año, la Cía. Panameña de Alimentos, S.A., ha ido creciendo a un ritmo constante. Hoy procesa más de 20 millones de litros de leche industrial al año. Al mismo ritmo ha ido creciendo el impacto de la compañía en la agricultura y la ganadería de las provincias centrales de Panamá.

En 1970, la compañía extendió su radio de acción a las ubérrimas tierras del occidente de la Provincia de Chiriquí, la más occidental de las de la costa del Pacífico de Panamá. Ese año, la Cía. Panameña de Alimentos, S.A., fabricantes de los productos Nestlé, Maggi y Libby's en Panamá, asumió la dirección de la planta procesadora que la Cía. Chiricana de Leche, S.A., había establecido en Boquerón, a orillas de la carretera Panamericana y a unos 500 kilómetros al occidente de la ciudad de Panamá.

Volando hacia Chiriquí, el Ing. Juan Wintgens, Jefe del Departamento Agropecuario de la Cía Panameña de Alimentos, S.A., señala hacia abajo y dice: "He visto de cerca todas estas tierras y es asombrosa la variedad del suelo de la República de Panamá. A pesar de ser un país pequeño, de menos de 80.000 kilómetros cuadrados, posee todas las tierras ecuatoriales y también gran variedad de suelos de las zonas subtropicales".

Wintgens es una autoridad en la materia. Ha tenido muchos años de experiencia, especialmente en el Africa Ecuatorial. Dice: "En el Africa, había ocasiones en que recorría hasta 1.000 kilómetros y la calidad del suelo no variaba en lo más mínimo".

La tierra de Natá es muy diferente a las tierras de Chiriquí, que son volcánicas, de una gruesa capa cultivable y que se prestan para cultivos más exigentes y delicados.

En Natá las tierras son ideales para la ganadería. Como se ve por las cifras que aparecen antes, se ha conseguido bastante. Pero eso se ha logrado mediante la estrecha colaboración entre los técnicos de la fábrica y los hijos emprendedores de la región.

Virgilio Saavedra, más conocido en las

Fundidas en Lima en 1690, las dos campanas que llamaron a los fieles desde las torres de la Iglesia de Natá se encuentran actualmente en el Museo de Arte Religioso Colonial, en la antigua Capilla de Santo Domingo, en la ciudad de Panamá. Arriba, aparece una de ellas, rajada por la acción del tiempo.

provincias centrales como "Villo" Saavedra, es prominente ganadero, agricultor y hombre de negocios de Chitré, una de las más progresistas ciudades de Panamá. Asegura que su fortuna principió cuando firmó un contrato de transporte de leche con la fábrica, en 1938.

El tomate se producía en abundancia en la región y los tomateros se acercaron a la fábrica para ver si ellos también podían industrializar su producto. Esto tuvo lugar en 1947. La compañía adquirió los conocimientos técnicos por medio de la Maggi y pronto tuvo lugar un segundo milagro: Natá se convirtió en la capital del Oro Rojo de Panamá, el tomate. En 1949, 11 años después de la fundación de la fábrica, se compraron los primeros tomates industriales y se empezaron a procesar 408.611 libras al año. Hoy se procesan más de 40 millones de libras en el mismo período. Los técnicos de la fábrica han ayudado a los agricultores a mejorar la calidad del tomate, a combatir las plagas que lo azotan y a proteger el suelo contra las diferentes enfermedades que se presentan en los climas tropicales.

La mayoría de los panameños cree que el guandú, especie de guisante que se da en vainas en un arbusto de unos 6 pies de alto, es exclusivo de Panamá. Tiene un sabor peculiar que le da gran realce a todas las comidas en que se utiliza. Pero el Ing. Wintgens dice que no es exclusivo de Panamá, ya que se consume en Puerto Rico, República Dominicana, Jamaica, Brasil, Trinidad y los territorios africanos de Kenia y Uganda.

En un principio se cultivó intensamente en Puerto Rico, que es, en unión de las colonias de puertorriqueños en los Estados Unidos, el mayor consumidor de ese grano. Pero el alto costo de la mano de obra causó que declinara su cultivo en esa isla. Con ello se creó un mercado de exportación para otros países, especialmente la República Dominicana que es actualmente el mayor exportador de guandú del mundo.

Generalmente, el problema del guandú consiste en su alto costo de cosecha, que tiene que hacerse a mano. En Panamá, siendo un cultivo que podríamos llamar familiar, en el que los agricultores siembran sus propias parcelas y luego venden el producto a la fábrica, hasta ahora ha resultado económicamente productivo. La compañía adelanta planes para lograr que el cultivo del guandú se convierta en algo verdaderamente grande.

Actualmente, son los pequeños agricultores los que más se benefician con el guandú, planta que necesita muy poco cuidado. Unas 400 familias, principalmente de los alrededores de la población de La Atalaya, situada en la Provincia de Veraguas, suministran 1 millón 600 mil libras del grano.

Darío Selles, Gerente Administrativo de la Cía. Panameña de Alimentos, dice que ellos trabajan en estrecha colaboración con el Ministerio de Desarrollo Agropecuario, la Facultad de Agronomía de la Universidad de Panamá, la Asociación Nacional de Ganaderos y el Instituto Nacional de Agricultura de Divisa.

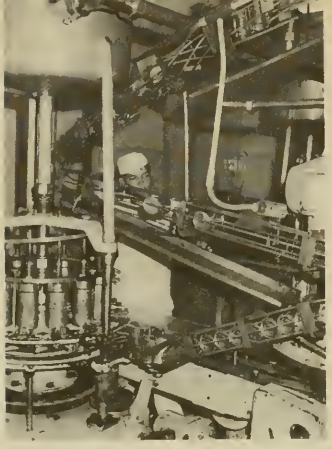
Se ha logrado mucho en ese aspecto. Los ganaderos y cultivadores de tomate, principalmente, solicitan con frecuencia la asesoría de los técnicos de la compañía, que se suministra libre de costo.

Un rincón de los modernos laboratorios de la Fábrica de Natá, donde se verifica la pureza de todos los productos.

Dice Selles que la Fábrica de Natá ha sido dedicada principalmente a procesar los productos propios de la región en que está situada: leche evaporada y condensada, todos los subproductos del tomate (pasta, salsa, jugo y ketchup) y guandú enlatado, principalmente. El impacto de la fábrica se siente en las provincias de Coclé, Los Santos, Herrera y Veraguas, que tienen una población global de cerca de medio millón de habitantes.

La planta procesadora que la compañía dirige en Boquerón, Chiriquí, es el

En la foto aparece una lechería típica de las que suministran leche industrial a la planta procesadora de la Chiricana de Leche, en el Distrito de Boquerón.



Una sección de la fábrica de latas que opera en la planta de Natá. Las latas servirán para enlatar leche evaporada.

corazón de una industria que beneficia a centenares de pequeños agricultores y ganaderos. Allí se procesa leche en polvo, jugos de frutas tropicales y vegetales de zonas templadas que se producen en las tierras altas de la provincia.

Pero uno de los pilares del futuro de las operaciones de la planta de Boquerón, está situado a unos 41 kilómetros al noroeste de la misma, en un lugar conocido como San Andrés, a más de 400 metros sobre el nivel del mar y muy cerca de la frontera con Costa Rica. Es una gran plantación de piña de la mejor calidad industrial y que constituye uno de los proyectos más importantes para el Ing. Jean P. Robert, Jefe de Servicios Agropecuarios en la planta de Boquerón.

La importancia que tiene esa fruta para la compañía es que se da magníficamente en la negra tierra volcánica de la región. El Ing. Robert, señala desde el auto una parcela de alrededor de media hectárea y dice: "Allí se puede ver lo que es la riqueza de este suelo. En ese lugar tan pequeño hay árboles de aguacate, cacao, mango, plátano, banano, arroz, maíz y otros productos".

Al llegar a la plantación de piña, inmediatamente se da cuenta el visitante de que está frente a una operación en gran escala.

"La razón por la cual hemos buscado el nivel de alrededor de 500 metros sobre el nivel del mar", explica el Ing. Wintgens, "es que a esa altura los rayos infrarrojos de la luz solar y las noches frescas le dan a la piña el sabor ideal para su uso industrial". Explica que la "piña de agua", como se llama la deliciosa piña que se produce en Panamá, especialmente en la Isla de Taboga, es de un sabor delicioso y de una consistencia suave que la hacen ideal para comerla fresca, pero que no tiene la consistencia ni el sabor para ser utilizada industrialmente. Agrega a continuación: Es quizás la piña más deliciosa que he probado durante todos mis años de experiencia".

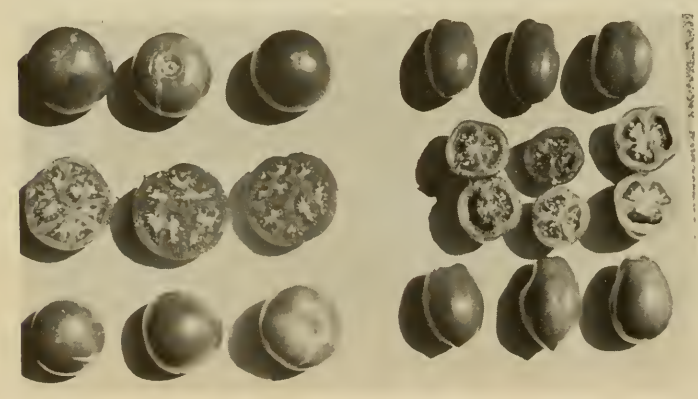
En la parcela de San Andrés hay sembradas 20 hectáreas. Cada hectárea tiene 40.000 plantas. Se ha probado la variedad "Cayena Lisa" que es la que da buen resultado industrialmente. Se han traído semillas de Martinica y de Hawai. Esta última es la que ha resultado mejor y en su cultivo es que se hace mayor hincapié. "El cultivo de la piña, dice el Ing. Wintgens, "requiere una gran inversión, mucho cuidado, fumigación con insecticidas y fertilizantes, pues es una planta que absorbe el fertilizante por la base de las hojas y sobretodo, que la tierra filtre bien el agua de lluvia y que le dé la cantidad exacta de luz solar a una debida intensidad. Pero estamos siguiendo las técnicas más modernas de cultivo, tenemos muy buena semilla y y controlamos todas las plagas". Agrega: "Quizás lo más importante es que los hombres que trabajan aquí bajo la dirección del agrónomo encargado de campo, Alberto Delgado, están aprendiendo y es muy posible que un día ellos sean nuestros proveedores. Nuestra industria apenas si está comenzando y los planes de expansión que tenemos son tremendos. El futuro de esta industria no está en nuestras manos. Depende del interés que se tomen nuestros proveedores".

En la gran plantación de piña se destacan montículos simétricos. Delgado explica que "los montículos son sitios de antiguos sepulcros indios. De ellos hemos sacado gran cantidad de alfarería precolombina que ha sido entregada en su totalidad al Museo Nacional de Panamá. Esas excavaciones se hicieron antes de sembrar la piña".

A corta distancia de la parcela cultivada de piña, la compañía tiene una parcela de 2 hectáreas, donde cultiva una fruta tropical de gran sabor, la pasiflora, pasionaria o granadilla. Sus flores son vistosas y sus verticilos recuerdan los clavos y la corona de espinas de la Pasión de Jesucristo. El fruto cuando está maduro cae al suelo desde la planta, que es una enredadera. La fruta tiene aproximadamente la forma de una pera; cuando madura es de color amarillo, de corteza lisa, delgada y resistente. En su interior, tiene centenares de semillas envueltas en una capa gelatinosa que suelta un delicioso jugo agridulce. Ese jugo es ideal para ligarlo con el de piña y de otras frutas, tanto tropicales como de la zona templada y también con licor. En Panamá se la conoce con el nombre de guate, pero comúnmente se la llama en América con el nombre que tiene en el Brasil, "maracuyá".

El Ing. Wintgens dice: "Este es un cultivo que hemos llevado a cabo, teniendo en mente a los agricultores de la región. El maracuyá es una planta que no necesita muchos cuidados y casi ninguna inversión. Es cuestión de plantarla, ponerle algo por donde pueda trepar y esperar a que los frutos caigan al suelo. Es cultivo familiar por excelencia y puede dejar magníficos dividendos, debido a que el jugo de maracuyá tiene una gran demanda en todo el mundo. Nuestro propósito es alentar a los agricultores de la región para que se conviertan en suministradores de esta prometedora fruta".

Regresando a la plantación de piña del Hawaii, el visitante se encuentra con algo que parece fuera de lugar. Una hilera de



Dos clases de tomates industriales que han demostrado resistencia a la marchitez, enfermedad muy común en las plantaciones de tomate situadas en tierras que cubren las crecidas de los ríos.

Los ingenieros Jean P. Robert y Juan Wintgens (a la izquierda y al centro), escuchan las explicaciones que da el agrónomo Alberto Delgado sobre la calidad de una piña.

pesebres en donde se encuentran varias docenas de terneras de la mejor raza lechera. Son parte de una cantidad de 2.000 ejemplares de raza que la compañía piensa distribuir entre sus suministradores de leche industrial, para que mejoren su producción y tengan más entradas, proporcionando así a la fábrica un medio de aumentar su producción.

Hay dos parcelas de terreno, en la Provincia de Coclé, donde se ve muy concretamente la política de la compañía de ayudar a los agricultores a mejorar sus productos para así poder aumentar y mejorar su producción. En las cercanías de Río Hato, a unos 100 kilómetros de la ciudad de Panamá, se ha establecido un cultivo experimental de tomate de 50 hectáreas, que es el más grande de la República. Allí se experimenta para poder seleccionar los tomates industriales, que han probado desarrollarse mejor en el clima y en el suelo de Panamá; se prueban los mejores métodos de riego de insecticidas y fertilizantes por aspersión y las mejores normas del uso de herbicidas para mantener limpias las tomateras.

En tiempo de cosecha, se utilizan hasta 150 trabajadores, pero el plan es mecanizar la operación al máximo, para rebajar el costo de producción que al fin beneficiará a los propios tomateros.

El Ing. Wintgens está seguro de que esta parcela está cumpliendo con su cometido de servir de escuela práctica para los productores de tomate, que llegan allí de toda la República, para conocer los procedimientos más modernos de su cultivo. "Estoy seguro", dice el Ing. Wintgens, "que esta parcela será instrumento vital en los planes que tenemos de aumentar nuestras operaciones y poder procesar hasta 80 millones de libras de tomate, con vistas a su exportación".

A unos 40 kilómetros al occidente de la parcela experimental de Río Hato, en la población de Río Grande, en tierras que se inundan con las crecidas del río de ese nombre, existe otra parcela establecida para encontrar tipos de tomate que sean resistentes a la "marchitez", enfermedad producida por una bacteria que se riega con el agua de las crecidas. Es el peor azote de los tomateros de Panamá, pero en esta parcela se están probando semillas de tomate traídas de todo el mundo y variedades desarrolladas por el Instituto Nacional de Agricultura, Ministerio de Desarrollo Agropecuario y la Universidad de Panamá. Ya se han encontrado varios tipos de tomate que toleran al parecer la "marchitez".

Una vez más, tanto en la parcela de Río Hato como en la de Río Grande, se deja ver la cooperación que existe entre la compañía, agencias gubernamentales, organismos privados y los tomateros de la región.

Ya en las oficinas principales de la Cía. Panameña de Alimentos, el presidente de la empresa Otto Anderhub dice: "Estamos en pleno proceso de superación. Esperamos triplicar la producción de guandú en los próximos 2 años. Aparte de que más de 15.000 personas que se benefician con las operaciones de la compañía en cinco provincias de la República, nuestras operaciones han servido para crear gran cantidad de técnicos panameños, a los cuales adiestramos intensivamente en nuestras instalaciones y luego enviamos a otros mercados para que se percaten de las técnicas más modernas del momento.

"No sólo en la agricultura, sino en la administración, utilizamos lo más moderno. Nuestras operaciones son dirigidas por medio de computadoras. Traemos a Panamá a los mejores técnicos de América Latina, en cooperación con el Gobierno y la empresa privada, para que en el terreno brinden el valioso aporte de su experiencia a los ganaderos y agricultores panameños. En el campo de las relaciones obrero-patronales hemos logrado mantener muy buenas relaciones con los sindicatos y, en general, con todos los empleados".

Hablar del impacto económico, en dólares, que causa la Cía. Panameña de Alimentos, S.A., en las cinco provincias donde opera, es algo difícil de concretar. Pero sí se puede asegurar que entre sus compras, los servicios que paga y las nóminas de sus empleados, pone en circulación aproximadamente $15 millones. Los beneficios que imparte por medio de sus experimentos y la asesoría de sus técnicos son de valor incalculable.

Un ejemplo de este aserto lo constituyen dos agricultores de las tierras altas de Chiriquí, proveedores de frutas y legumbres en la planta de Boquerón.

Inés Valle comenzó en 1953 entregando diariamente 27 litros de leche. Hoy, sus entregas son de 240 litros diarios.

Quizás el más impresionante es Pedro Rivera, de Bambito, lugar situado a más de 2.000 metros de altura. Comenzó como proveedor particular con entregas muy pequeñas. Formó una sociedad anónima llamada Agricobambito, a fines de 1973. Pudo comprar un camión propio y actualmente entrega más de 600.000 libras de vegetales diversos en la planta de Boquerón, además de otras entregas que efectúa en la ciudad de Panamá.

El Gerente Administrativo, Darío Selles dice: "Nos iniciamos ligados a la existencia de una de las más históricas ciudades de Panamá, después nos dirigimos al occidente de Chiriquí, quizás la tierra más fértil de Panamá, pero ahora ya estamos planeando establecer otra planta, esta vez en la Provincia de Los Santos, donde está situada la Heroica Villa de Los Santos. Allí se dió el Primer Grito de Independencia de Panamá. Parece que nuestro crecimiento y la historia de Panamá siempre andan juntos".

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08545 6191